الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمـــي

جامعـــة منتـــوري- قسنطينة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

رقم التسجيل:................

الرقم التسلسلي:...............

عقد النقل البري للبضائع

مذكرة لنيل شهـــادة الماجستيـــر في القانون

(فرع قانون الأعمال)

إعداد الطالب: شتواح العياشي

إشراف الأستاذ: بوبندير عبد الرزاق

أمام لجنة المناقشة المتكونة من:

الأستاذ الدكتور: قمـــوح عبد المجيد، أستاذ التعليم العالي بجامعة قسنطينة.............. رئيســـا

الأستاذ الدكتور: بوبنديـــر عبد الرزاق، أستاذ التعليم العالي بجامعة قسنطينة........... مشرفا و مقررا

الدكتور: رحـــال أحمد، أستاذ محاضر بجامعة قسنطينة................................ عضوا مناقشا

السنة الجامعيـــة 2004 / 2005

بسم الله الرحمان الرحيم

قال الله تعالى: ﴿ شَهِدَ اللّهُ أَنَّهُ لاَ إِلَـــَهَ إِلاَّ هُوَ وَالْمَلاَئِكَةُ وَأُوْلُواْ الْعِلْمِ قَآئِمَـــا بِالْقِسْطِ لاَ إِلَـــَهَ إِلاَّ هُوَ الْعَزِيزُ الْحَكِيمُ ﴾. [سورة آل عمران ، الآية: 18].

وقال سبحانه وتعالى: ﴿ وَقُل رَّبِّ زِدْنِي عِلْماً ﴾. [سورة طه، الآية: 114].

وقال عز وجل: ﴿ يَرْفَعِ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُواْ مِنكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُواْ الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ ﴾. [سورة المجادلة، الآية:11].

وقال عز وجل: ﴿ وَقَالَ ارْكَبُواْ فِيهَا بِسْمِ اللّهِ مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا إِنَّ رَبِّي لَغَفُورٌ رَّحِيمٌ ﴾. [سورة هود، الآية:41].

وقال الرسول صلى الله عليه وســــلم: ﴿ تَعلَّمُواْ الْعِلْمَ، فَإِنَّ تَعَلُّمَهُ لِلهِ خِشْيَةٌ، وَطَلَبُهُ عِبَادَةٌ، وَمُذَاكَرَتَهُ تَسْبِيحٌ ﴾. رواه البخاري.

إهـــداء.

أهدي ثمرة جهدي إلى أعز الناس إلى قلبي أبي رحمه الله الذي انطفأت شمعته بعدما كان الشراع الذي شق بي بحر العلم والتعلم والحياة، والذي رحل عني بعد أن كان استقامتي وركيزة عمري و وتدي في الحياة، والذي علمني أن الحياة أولها كفاح وأخرها نجاح، وأن الجاهل يـتكلم و أن العاقـل يســتنتج، وكان أمني و كبريائي أبي الفاضل رحمه الله وأسـكنه فسـيح جنانــه و آنــس وحشته ورحم عزلته.

إلى من أهدتني رضاها وغمرتني بحنانهـا وعطفهـا وضـحت مـن أجلـي وسهرت الليالي من أجل نجاحي، و التي علمتني أن الحياة هـي الواجـب وأن خير الناس من كـان عنـد الله متواضعا، إنها الوسادة التـي تنبـت أفراحـي و أتراحي إلى الروضة التي تنفس على قلبي إلى قنـديل فـؤادي إلــى نبـع الحنان الصافي إلى أمي ثم أمي.

إلى من أتقاسم معهم أفراحي و أحزانـي إخوتـــي خاصـــة الكتكـوت الصغير عبد القادر حفظهم الله.

إلى جميع زملائـي في الدراسات العلـيا الذيـن تحلـو برونـــق العلـم وأدبه و وقاره.

إلى كل طالب علم بكليـة الحقـوق أهدي هذا العمل العلمي المتواضـع.

شكر و تقدير

أشكر الله العلي القدير الذي أنار لي الطريق إلى دروب العلم والمعرفـــة في أداء هذا الواجب؛

أتقــدم بخالص التشكرات إلى أستاذي القدير وقدوتي في طلــب العلــم و المشرف على مذكرتي الأستاذ الدكتور بوبندير عبد الرزاق الــذي أحيــي فيه سمة التواضع والذي لم يبخل علي بإرشاداته ونصائحه المتواصلة ليثرى هذا العمل المتواضع الذي هو بين أيديكم؛

كما أشكر كل من:

أستاذي عميد كلية الحقوق بجامعة قسنطينة الدكتور قموح عبــد المجيــد وكل عمالها وعلى رئسهم الأخت كمال نادية مسؤولة الدراسات العليــا بالكليــة على ما يبذلونه من جهود و ما يقدمونه من تسهيلات لتخرج الدفعات المتتاليــة من طلبة الدراسات العليا في شتى فروع القانون المختلفة.

مسؤولة مكتبة كلية الحقوق بجامعة قسنطينة السيدة خوجــة حليمــة وكــل عمالها وعلى رئسهم الأخت سهام، و مسؤول مكتبة كلية الحقوق بجامعة فرحــات عباس الأخ بور قبة الخير على ما يقدمونه من تسهيلات لطلبة الباحثين؛

كما أتقدم بالشكر الجزيــل إلى كل من قدم لي يــد المساعدة من بعيــد أو من قريب أثناء إعداد هذا العمل العلمي.

مقدمـــة.

يعتبر عقد النقل البري للبضائع من أهم العقود التجارية، و مما لا شك فيه أن نشاط النقل يرتبط ارتباطا وثيقا بالنشاط الاقتصادي والتجاري للإنسان، ذلك أنه يمثل خدمة ضرورية لا غنى عنها لحصوله على ما يحتاج إليه من السلع والخدمات.

و من هذا المنطلق اعتبر النقل شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والخدمات. ولا تقتصر أهمية النقل على المستوى التجاري و الاقتصادي، بل له أهمية قصوى في تحقيق التنمية المستدامة لبعض المناطق المحرومة، وتحقيق أهداف السياسة العسكرية و سياسة تهيئة الإقليم لدولة.

و لعل أهم الأسباب التي أدت إلى كثرة إبرام عقد النقل البري للبضائع تتمثل في تعدد وتنوع وسائـــــل النقل، وما تلعبه من دور في التقريب بين الدول والأشخاص، وفي تقصير المسافات، وفي توفير الوقت والجهد. وكذا تنوع البضائع المعروضة في السوق مما يزيد في طلب استهلاكها. علاوة على أن عملية النقـــل عمليـــة ضرورية مكملة لعملية البيع، وحتى وإن كانت العمليتان مرتبطتين اقتصاديا إلا أنهما محلا لعقدين مختلفين، إذ أن عقد النقل البري هو الذي يسمح بإبرام الغالبية الساحقة من العقود التجارية الأخرى، لأنه هو الذي يكفل تنفيذ هذه العقود. فما من بيع وشراء إلا و يعقبه نقل البضاعة المبيعة من البائع إلى المشتري، و ما من توزيع إلا ويتداخل معه النقل.

و مما لا شك فيه أن هذا كله يوضح لنا أهمية دور الناقل، وضرورة أن يؤدي دوره في دقة وانتظام. فالواقع أن الأمر كما نرى لا يقتصر على تحقيق منفعة تجارية خاصة به وهي حصوله على أجرة النقل، وإنما يمتـــد إلى تحقيق مصالح تجارية هائلة لعدد غير محدود من التجار الذين يتداولون البضائع المختلفة، وغير التجار الـــذين يحتاجون إلى هذه البضائع لاستهلاكها أو الانتفاع بها.

و غني عن البيان أن في تحقيق كل هذه المصالح الحيوية الهائلة تحقيقا للمصلحة العامة في أبرز صورها. وهنا تتجلى إحدى الصفات الأساسية الخاصة بعقد النقل البري للبضائع. وعلى هذا الأساس تدخلت الدولة لتنظيم سوق النقل والحياة الاقتصادية و الاجتماعية للناقلين، و وضع الأنظمـــة القانونية التي تطبق على عقود النقـــل البري للبضائع، وأكثر من هذا، أخذت تقوم بنفسها بدور الناقل أو تنشئ شخصا معنويا عاما يقوم بعمليات النقل بوسائل القانون العام، ومستقلا في ذات الوقت عن شخص الدولة، كالمؤسسة الوطنية للنقل بالســـكك الحديدية والشركة الوطنية للنقل البري للبضائع.

و عرفت **المادة 36 من القانون التجاري** عقد النقل البري بأنه «**...اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقـــل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين** ».

و يتضح من هذا التعريف أن المشرع استعمل لفظ الشيء وهو أوسع من لفظ البضاعة، ذلك أن البضاعة هي شيء قابل للتداول بثمن، أما الشيء فقد يكون قابلا للتداول فيكون بضاعة، وقد يكون غير قابل للتداول كالأثريات.

و إن كان المشرع لم يحدد وسيلة النقل في نص المادة 36 السالفة الذكر، وبالتالي قد يكون النقل بواسطة الحيوان أو السيارة أو القطار، إلا أنه حدد وسيلة النقل وأكد على ضرورة ملاءمتها لنمط النقل البري في نص **الفقرة الأولى من المادة 2 من القانون رقم:01/13** المؤرخ في:2001/08/07 المتعلق **بتوجيه النقـــل الـــبري وتنظيمه** التي نصت علـــى أن « **النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى أخر، عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة** ».

و يتميز عقد النقل البري للبضائع بخصائص بثلاثـــة، فهو عقد رضائي و عقد ملزم للجـــانبين و عقـــد معاوضة.

1- **عقد النقل البري للبضائع عقد رضائي**: بمعنى أنه يتم باتفاق طرفيه الأصليين الناقل والمرسل فقط. و هذا ما أكده المشرع صراحة في نص **المادة 38 من القانون التجاري** التي قضت بأنه « **يتكون عقد النقل وعقـــد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده** ». و كل شرط يقضي بخلاف ذلك باطـــل وعديم الأثر طبقـــا لـــنص **المادة 77 من القانون التجاري.**

و بذلك لم يشترط المشرع خضوع رضاء الأطراف لأي إجراء شكلي لاحق على اتفاقهم، ولا تســـليم البضاعة لناقل لأن التسليم أثر من أثار العقد وليس ركنا لانعقاده. و لكن عقد النقل البري في أغلب الأحوال هو عقد إذعان ليس للمرسل فيه حرية مناقشة شروط العقد التي يضعها الناقل مسبقا، و ليس له مـــن خيـــار سوى تسليم بتلك الشروط أو رفضها. والناقل لا يقل عن المرسل إذعانا، لأن شروط العقد لا يمليها بمحـــض إرادته وإنما تمليها السلطة العامة في أغلب الأحيان على الطرفين حماية لأفراد، فكلاهما مذعن. غير أن طـــابع الإذعان لا ينفي عن العقد وصف الرضائية.

2- **عقد النقل البري للبضائع عقد ملزم للجانبين**: بمقتضاه يلتزم الناقل بالقيام بعملية النقل في الميعاد المتفق عليه في مقابل التزام مرسل البضائع بدفع أجرة النقل، و هذا ما أكده المشرع صراحة في تعريفه للعقد السالف الذكر. ومن ثم فلأي من الطرفين طلب فسخ العقد إذا تخلف الطرف الأخر عن الوفاء بالتزامه. ومع ذلك من مصلحة الناقل أن يتمسك بالتنفيذ للحصول على الأجرة، ومن مصلحة المرسل تحريك مسؤولية الناقل.

3- **عقد النقل البري للبضائع عقد معاوضة**: بمعنى أن التزام الناقل بالنقل لا يكون على وجه التبرع، ولكن يحصل الناقل في مقابل ذلك على أجرة النقل. وعلى هذا الأساس لا يعتبر نقل البضائع بالمجـــان من قبيل النقل ولا يخضع لقواعد عقد النقل، و إعمال مسؤوليـــة الناقل بالمجان سواء كان شخصا محترفا أو لا يخضع لإثبات أن الضرر الحاصل نتج عن خطأ من جانبـــه. ويشترط في الأجرة أن تكون جديـــة، فلا يجب أن تكون تافهة أو صورية، إذ تعتبر في هذه الحالة في حكم عدم تقديم الأجرة، ويكون النقل كما لو كان حاصـــلا بالمجـــان ويأخذ حكمه.

و يعتبر عقد النقل البري للبضائع تجاريا بالنسبة للناقل إذا تم في شكل مقاولة بنص **المادة 2 الفقرة الثامنة من القانون التجاري** التي نصت على أنه « **يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه.... ـــ كل مقاولة لاستغلال النقل أو الانتقال** ».

أما بالنسبة للمرسل، فقد يكون تجاريا أو مدنيا بالنظر إلى صفته ما إذا كان تاجرا أو لا، فإذا كان المرسل تاجرا وكان لعقد النقل البري للبضائع الذي أبرمه مع الناقل علاقة بممارسة تجارته، فإن هذا العقد بالنسبة إليه عقد تجاري وفقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية المنصوص عليها في نص **المادة 4 من القانون التجاري**. أما إذا كان المرسل غير تاجر أو حتى ولو كان تاجرا و لم يقم بإبرام عقد النقل البري للبضائع لحاجات تجارته، فإن هذا العقد بالنسبة إليه عقد مدني، كما هو الحال بالنسبة للتاجر الذي يبرم عقد نقل لنقل أثاثه الشخصي إلى منزل أخر أو التاجر الذي يبرم عقد نقل لإرسال الأشياء التي يهبها.

و أما بالنسبة للمرسل إليه، فإذا كان المرسل إليه شخصا غير المرسل، فالعقد بالنسبة إليه عقد تجاري إذا كان كذلك بالنسبة للمرسل على أساس اشتراكه في عقد النقل، حتى ولو كان شخصا مدنيا.

و تكمن الأسباب الذاتية لاختيارنا لهذا الموضوع في رغبتنا في البحث والتخصص في مجال قانون النقـــل البري الداخلي والدولي الذي أدرجت دراسته منذ زمن بعيد في برامج ليسانس في الحقوق في الدول الأوروبية وعلى مستوى دراسات الماجستير في قانون الأعمال. أما الأسباب الموضوعية فتكمن أولا قي قلة الدراســـات والمراجع المتخصصة في قانون النقل البري الجزائري مقارنة بقوانين النقل البري في الدول الأوروبيـــة وبعـــض الدول العربية، وثانيا في كثرة وتنوع المنازعات القضائية التي يطرحها هذا العقد.

و بخصوص الدراسات والمراجع حول هذا الموضوع، فقد كانت كثيرة ومتنوعة بـــين المراجـــع الفقهيـــة والمراجع القضائية باللغتين العربية والفرنسية، و اعتمدنا في كثير من الأحوال على المراجع الحديثـــة الطبعـــة للوقوف على ما هو جديد في هذا الموضوع فقها وقضاء، و ركزنا على بعض المراجع القضائية الفرنسية لأن ما لاحظناه أنه كان للقضاء التجـــاري الفرنسي دور كبير في حـــل العديد من المشاكل التي يطرحها هذا العقد لا سيما مسألة توزيع المسؤولية في حالة النقل المتعاقب.

و تتمحور إشكالية بحـــث موضوع عقد النقل البري للبضائع حول مدى كفاية الأحكام العامة لهذا العقد في القانون الجزائري مقارنة بالقوانين الأجنبية، و بيان ما يعتريها من نقص على ضوء ما استقر عليه الفقـــه و القضاء الجزائري و المقارن في هذا الخصوص.

و قد اعتمدنا في محاولة الإجابة عن هذه الإشكالية على المنهـــج الوصفي بهدف وصف جوانب موضوع وجمع المعلومات عنها، وعلى المنهـــج التحليلي بهدف تحليل نصوص المواد المنظمة له، وعلى المنهـــج المقـــارن من خلال المقارنة مع القانون الفرنسي وبعض القوانين العربية بهدف إبراز مواطن قصور النظام القانوني الحالي لعقد النقل البري للبضائع.

و قد قسمنا بحثنا إلى ثلاثـــة فصـــول. تناولنا في **الفصـــل الأول تكويـــن عقد النقل البري للبضائع وإثباتـــه**، وفي **الفصـــل الثاني آثـــار عقد النقل البري للبضائع**، وفي **الفصل الثالث مسؤوليـــة الناقل في عقد النقل البري للبضائع.**

و ختمنا البحث بخاتمة ضمناها أهم ما خلصنا إليه من نتائج وما أوصينا به من اقتراحات.

الفصـــل الأول

تكوين عقد النقل البري للبضائع وإثبـــاتـــه.

يستوجب لتكوين عقد النقل البري للبضائع توافـــر الأركان الموضوعية العامة لتكوين العقد. و يتم إثباته باستعمال وسائل الإثبات التجارية في مواجهـــة الطرف الذي يعد العقد بالنسبة إليه تجاريا، وباستعمال وسائل الإثبات المدنية في مواجهة الطرف الذي يعد العقد بالنسبة إليه مدنيا.

و سنتطرق في المبحث الأول لتكوين عقد النقل البري للبضائع، وفي المبحث الثاني لإثبات عقد النقل البري للبضائع.

المبحـــث الأول

تكوين عقد النقل البري للبضائع.

يشترط لتكوين عقد النقل البري للبضائع توافر الأركان الموضوعية العامة لتكوين العقد من رضاء المتعاقدين على المسائل الجوهرية فيه، ومحل للعقد ممكن ومعين ومشروع، وسبب مشروع للعقد. و سنتكلم في المطلب الأول عن الرضاء، وفي المطلب الثاني عن المحل، وفي المطلب الثالث عن السبب.

المطلـــب الأول

الرضـــاء.

الأصل أن لعقـــد النقل البري للبضائع طرفين متعاقديـــن هما الناقل والمرسل، ولكن المستفيد من العقد قد يكون شخصا أخرا غير المرسل يدعى بالمرسل إليـــه إذا قبل العقد، ويفترض وجود رضاء المتعاقدين وصـــحته لقيامه صحيحا. وسنتكلم أولا عن وجود الرضاء، وثانيا عن صحة الرضاء.

1- وجـــود الرضـــاء.

يفترض عقد النقل البري للبضائع وجود الإرادة لأن الشخص المعدوم الإرادة لا يمكن أن يصدر منه الرضاء، ويستلزم لإبرامه التعبير عن إرادتي الناقل والمرسل وتوافقهما. ويكون التعبير عن إرادة الناقل في شكل إيجاب، أما التعبير عن إرادة المرسل فيكون في شكل قبول، ولا يكفي صدور التعبير عن إرادتي المتعاقدين في هذا الشكل بل لا بد من تطابق الإيجاب الصادر من الناقل و القبول الصادر من المرسل. وسنتناول أولا الإيجاب، وثانيا القبول، وثالثا تطابق الإيجاب والقبول.

أولا: الإيـــجـــاب

يصدر الإيجاب عادة من الناقل في شكل إيجاب عام موجه للجمهور أي لكافة الناس(1)، كالشركات التي تجر عربات النقل من مركبات والسكك الحديدية ونحوها في الشوارع والطرقات العامة (2)، لكن هذا لا يمنع في بعض الأحيان أن يكون موجها لشخص مسمى، غير أنه في أغلب الأحوال توجد مؤسسات النقل في حالة إيجاب دائم وموجه للجمهور(3).

و اتخاذ الإيجاب هذا الشكل في عقد النقل البري للبضائع، يجد سنده القانوني في نص **المادة 16 من القانون رقم:01/13** السالف الذكر، التي تلقي على عاتـــق الناقلين الالتزام بإعلام زبائنهم بكافة الشروط العامة للنقل عن طريق الوسائل المناسبة لذلك، إذ تقضي **الفقرة الأولى** من هذه المادة بأنه « **يلتزم متـــعاملو النقل البري بإعلام المستعملين عن طريـــق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخـــص الآجال و الوتيرة و التوقيت** »(4). ولعل الإعلانات والنشرات التي تصدرها مؤسسات النقل ومكاتبها المفتوحة أبرز دليل شاهد على مدى تنفيذها للالتزام بإعلام الزبائن.

و عادة قبل أن يصبح الإيجاب باتا تسبقه مفاوضات بين طرفي العقد، ويكون العرض الذي تقدمه مؤسسة النقل دعوة لتفاوض تتطلب إدارتـــه بعض الوقت الذي يحـــدده العرف عادة، و لكن في بعض الأحيان يحدده إعلانها الصريح. و لا يكون الإيجاب باتا إلا إذا أعلن كل الشروط الجوهرية لتكوين العقد(5) .

و قد يكون الناقل في بعض الحالات محتكرا أحد أنواع النقل دون سواه، كما هو الشأن بالنسبة لاحتكار المؤسسة الوطنية لنقل بالسكك الحديدية نشاط النقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدية، مثلما يستخلص من نص **المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم:91/195** المؤرخ في:1991/06/01 المتعلق بالشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للبضائع والأشخاص، التي نصت على أنه « **تتدخل المؤسســـة الوطنية لنقل بالسكك الحديدية كمتعامل وحيد للنقل العمومي للبضائع عبر السكك الحديدية** »(6) .

---

(1) سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة المصري الجديد رقم:99/17، الطبعة.3، دار النهضة العربية، القاهرة- مصر، 2000، ص:457.

يلاحظ أن القانون التجاري الجزائري في نص المادة 38 السالفة الذكر ساير الاتجاه الراجح في الفقه والقضاء الذي يرى بأن عقد النقل البري يتم باتفاق الطرفين أي بصدور إيجاب من الناقل واقترانه بقبول من المرسل، بخـــلاف القانون التجاري المصري الذي يعتبره في نص المادة 210 الفقرة الثانية عقدا عينيا يعد فيه تسلم الناقل البضاعة محل النقل قبولا للإيجاب الصادر من المرسل. لذا رأى د/ مصطفى كمال طه أن هذا يتناقض مع اعتباره عقدا رضائيا يتم باتفـــاق الطرفين وفقا للفقرة الأولى من نفس المادة، وأن القول الصائـــب أن الإيجاب في نقل البضائـــع يصدر مـــن الناقل، مصطفى كمال طه: العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة رقم:1999/17، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية- مصر، 2002، ص:164.

(2) عبد الرزاق السنهوري: نظرية العقد، الجزء.1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، 1998، ص:255.

(3) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, SIREY, PARIS, 1977, P:325.

(4) الجريدة الرسمية، العدد: 44، المؤرخة في: 2001/08/08، ص:5.

(5) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:325.

(6) الجريدة الرسمية، العدد:27، المؤرخة في: 1991/07/02، ص:1048.

و في حالة الاحتكار يلتزم الناقل المحتكر بقبول كل ما يقدم إليه من طلبات النقل وليس الاختيار بين تلك التي يقبلها و التي لا يقبلها مراعـــاة لمصلحة الطرف الأخر[1]. وقد أكدت هذا أغلبية القوانين التجارية العربية لا سيما **القانون التجاري المصري رقم:99/17 في المادة 210**، **والعراقي رقم:70/149 في الفقرة الثانية من المادة 147**، **والليبي رقم:76/74 في الفقرة الثانية من المادة 166**، بخـــلاف القانون التجاري الجزائـــري. و حسنا ما فعلت هذه التشريعـــات نظرا لخطورة الاحتكار في الإضرار بالمعاملات التجارية، والقضـــاء علـــى المنافسة الحرة والنـــزيهة وحماية للجمهور المتعامل مع الناقل[2].

و لكن هذا الالتزام ليس مطلقا بل يرد عليه استثناء، إذ يجوز للناقل أن يرفض طلب المرسل بالنقل إذا كان هناك سبب مشروع لهذا الرفض، كأن يكون طلب المرسل مخالفـــا للقانون أو كان تنفيذ النقل يشكل خطرا يفوق طاقة وسائلـــه، غير أنه إذا قبل هذا الخطر لا يستطيـــع فيما بعد أن يتمسك بصعوبة العمليـــة لاستبعاد أو تحديد مسؤوليته [3].

أما إذا كان رفض النقل بدون مبرر مشروع، فهذا الرفض يعد حالة من حالات التعسف الناتج عن الهيمنة على السوق الممنوعة بمقتضى **المادة 58 من قانون المنافسة رقم:95/06**، والمعاقب عليها بمقتضى **المادة 65** من هذا القانون. و في حالة عدم مطابقة خدمـــة النقل للمقاييس المعتمدة والمواصفات القانونية والتنظيمية الـــتي تميزها، أو عدم استجابتها للرغبات المشروعة للمستهلك، فإن مؤسسة النقل تخضع للعقوبات المنصوص عليها في **المادة 28 من قانون حماية المستهلك رقم:89/02** [4].

و نظرا لكون الإيجاب الصادر من الناقل المحتكر يعد خدمة ضرورية للمستهلك، اعتبر البعض من الفقهاء أن عقد النقل البري للبضائع عقد من عقود الإذعان في أغلب الأحوال التي يصدر فيها الإيجاب عادة إلى الناس كافة وبشكل مستمر و واحد بالنسبة للجميع[5].

و يغلب أن يكون الإيجاب مطبوعا في شكل نماذج معـــدة سلفا من طرف الناقل، والتي تختلف شروطها وبياناتها طبقا لطبيعة العقـــد و وسيلـــة النقل و محل النقل. و يتقيد في إعدادها بالكيفيات والشروط التي تبينها التنظيمات المحددة لعقود النقل البري للبضائع، طبقا لما نصت عليه **المادة 15 الفقرة الثانيـــة مـــن القـــانون رقم:01/13** السالف الذكر بقولها « **تحدد شروط و كيفيات إعداد عقود النقل عن طريـــق التنظـــيم** ».

(1) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:456.

(2) مراد عبد الفتاح: شـــرح العقود التجاريـــة والمدنيـــة، الطبعة.1، بدون ذكر دار النشر و مكان النشر و سنة النشر، ص:351، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:25.23 .

(3) PIERRE BRUNAT : LAMY TRANSPORT, LAMY, PARIS, 1998, N:49.

(4) الأمر رقم:95/05 المتضمن قانون المنافسة، الجريدة الرسمية، العدد:9 ، القانون رقم:89/02 المتعلق بالقواعد العامة لحمايـــة المســـتهلك، الجريدة الرسمية، العدد:6.

(5) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:281.282.

و يتضمن كل نموذج الشروط الخاصة به، ويجب على طرفـــي العقد تحديد النموذج المتفق عليه حتى يتم تنفيذ العقد في ضوء شروط هذا النموذج[1].

و قد يحدث أن لا يحدد أطراف العقد النموذج الواجب إتباع شروطه وأحكامه، في هذه الحالة يفترض أن العقد أبرم بمقتضى النموذج الذي يتضمن الشروط العامـــة، باعتباره ممثلا لإرادة الطرفين عندما تتعدد نماذج عقود النقل[2]. و قد نصت على هذا الحل أغلبية القوانين التجارية التي نذكر منها **القانون التجاري المصري في الفقرة الأولى من المادة 211، والليبي في المادة 160، والعراقي في المادة 248، وقانون توجيه النقل الداخلي الفرنسي رقم:83/1153 في المادة 8** [3].

و إذا اتفق في العقد على أن يتبع نموذج معين يشتمل على شروط خاصـــة فلا ينعقد العقد إلا وفقا لهذه الشروط الواردة بهذا النموذج المتفق على إتباعه، ولا يجوز تجزئة الشروط التي يشتمل عليها هذا النموذج، وإنما لابد من إتباعها كاملة [4]. و لا يوجد ما يمنع الناقل من أن يعدل عن نماذجـــه كلها ويعد صيغة خاصة لعقد معين غير نماذجه العامـــة والخاصـــة، لأن هذه النماذج كلها كما سبق القول يعدها الناقل بنفسه. و لذلك لا يوجد ما يمنع المحكمة عند التنازع أن تعتبر النموذج عقد إذعان [5].

ثانيـــا: القبـــول.

طبيعة شكل الإيجاب في عقد النقل البري للبضائع دفعت البعض من الفقهاء للقول بأن القبول فيه يعرف الحريـــة القانونية التي يعرفها في باقي العقود[6]، بمعنى أنـــه حر لا يتقيد بشكل معين. ولكن الغالب أن قبول المرسل عادة ما يتخذ شكل الانضمام أو الإذعان لشروط الإيجاب الموضوعـــة مسبقا من قبل الناقل، بمعـــنى التسليم لها دون مناقشتها، لأنـــه ليس للمرسل سوى التسليم بها كما هي، إذ لا غنى له عن التعاقد خاصة إذا كان الناقل في مركز المحتكر[7]. وفي هذا المعنى قضت **المـــادة 70 من القانون المـــدني** بأنه « **يحصل القبول في عقد الإذعان بمـــجرد التسليم للشروط المقررة يضعها الموجب ولا تقبل مناقشة فيها** ».

و يعد تسليم المرسل بشروط الإيجاب والتحفظات الواردة فيـــه قبولا حقيقيا يتم به العقد، لأن المرسل لا يفقد حريتـــه وإن كان في الغالب الطرف الضعيف بالنسبـــة للناقل، وحمايـــة للمرسل أعطى المشرع لقاضي

---

(1) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:455.

(2) المرجع نفسه، ص:455.

(3) معوض عبد التواب: الموسوعة التجارية الشاملة في التعليق على قانون التجارة الجديد، الجزء.2، الطبعة.2، بدون ذكر دار النشر و مكـــان النشر، 2002، ص:620، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:25.23. PIERRE BRUNAT: OP.CIT, N:22.

(4) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:355.

(5) محي الدين إسماعيل علم الدين: شرح قانون التجارة الجديد، النشر الذهبي للطباعة، بدون ذكر مكان النشر، 1999، ص:466.

(6) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:325.

(7) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:282.

الموضوع سلطة واسعة دون أن يخضع لرقابة المحكمة العليا، في تقدير ما إذا كانت الشروط و التحفظات الواردة في العقد تعسفية أو لا. فإذا تبين له فيه، شرطا تعسفيا، فله أن يعدله أو حتى أن يلغيه ويعفي المرسل من تنفيذه، ولا يجوز للمتعاقدين باتفاق خــاص، أن ينزعا من القاضي سلطتــه في تقدير شروط العقد لأن هذا الاتفاق يكون باطلا لمخالفتــه للنظام العام، ولولا هذه الحمايــة التي أقرها المشرع لغالت مؤسسات النقل في وضــع الشروط التعسفية في العقود التي تبرمها [1]. وفي هذا المعــنى قضت **المادة 110 من القانون المــدني** بأنه « **إذا تــم العقد بطريقة الإذعــان، وكان قد تضمن شروطا تعسفيــة جاز للقاضي أن يعدل هــذه الشروط أو أن يعــفي الطرف المــذعن منها، وذلك وفــقا لمــا تقضي به العدالة ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك** ».

و الأصل في عقد النقل البري للبضائع أن السكوت لا يعتبر قبولا طبقا للقواعد العامــة المنصوص عليها في القانون المدني، إلا إذا كان الإيجــاب لمصلحــة المرسل، أو إذا كانت هناك علاقة عمل سابقــة بين الناقل و المرسل، أو إذا كان العرف الجاري بــه العمل يقضي بذلك. و هذا ما يستفاد من نص **الفقرة الثانية مــن المادة 68 من القانون المدني** التي نصت على أنه « **و يعتبر السكوت في الرد قبولا، إذا اتصل الإيجاب بتعامل سابق بين المتعاقدين، أو إذا كان الإيجاب لمصلحة من وجه إليه** ».

ثالثــا: تطابــق الإيــجاب والقبــول.

سبق لنا أن عرفنا أنه من ضمن خصائص عقد النقل البري للبضائع أنه عقد رضائي، بمعنى أنه نتاج اتفاق الطرفين وحده أي بمجرد أن يتبادلا الرضاء، وبمعنى أخر أنــه ينعقد منذ اللحظة التي يتفق فيها الطرفان علــى طبيعة الخدمة و كيفية أدائها [2]. ولقد أكدت المحكمة العليا على مبدأ رضائيــة العقد في العديد من القرارات التي نذكر منها على سبيل المثــال القرار المؤرخ في:1987/11/11 الذي نص في إحدى حيثياته على أنه « **من المقرر قانونا أن العقــد يتم بمجــرد أن يتبادل الطرفان الــتعبير عن إرادهمــا المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القــانونية ومــن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مــخالفا للقانون** »[3].

و لكي ينعقد العقد يجب أن يتطابق الإيجاب والقبول، بمعنى أن يرد القبول على كل شروط الإيجاب بحيث لا يعدل منه أو يقيد منه أو يزيد عليه، فإذا لم يكن كذلك لا يبرم العقد ونكون بصدد إيجاب جديد لم يقترن بعد بقبول من جانب مقدم الإيجاب الأصلي[4]. و في هذا المعنى قضت **المادة 66 من القانون المدني** بأنه « **لا يعتبــر القبول الذي يغير الإيجاب إلا إيجابــا جديــدا** ».

---

(1) إلياس ناصف: موسوعة العقود المدنية والتجارية، الجزء.1، الطبعة.2، بدون ذكر دار النشر ومكان النشر، 1998، ص:86.85.

(2) PIERRE BRUNAT : OP.CIT, N:2.

(3) قرار رقم:51440 المؤرخ في: 1987/11/11، المجلة القضائية 1992، عدد:01. ص:07، المشار إليه في كتاب حمدي باشا: القضاء المدني، الطبعة.1، دار هومة لطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003 ، ص:30.

(4) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:325.

و يفرق القانون المدني الجزائري بصدد مسألـــة تطابق الإيجاب والقبول بين فرضين، وهمـــا أن يكـــون المتعاقدان حاضرين في مجلس واحد أو يكونا بعيدين عن بعضهما ويتعاقدان بالمراسلة.

ففي الفرض الأول وهو التعاقد في مجلس العقد ينبغي أن يقترن القبول بالإيجاب فورا قبل انفضاض مجلس العقد أي إذا كان المتعاقدان حاضرين حقيقة أو حكما كما هو الحال في التعاقد بطريق الهاتف أو وسائل الاتصال الحديثة كإنترنت ينبغي أن يقترن القبـــول بالإيجـــاب فـــورا قبـــل انفضـــاض مجلـــس العقـــد.

و الأصل أن يصدر القبول فورا بعد الإيجاب مادام الموجب لم يحدد أجـــلا للقبول، فإذا لم يصدر القبول فورا، فإن للموجب أن يرجع في إيجابه. ولكن استثناءا من هذا الأصل أجـــاز القانون أن يتراخى القبول مادام المتعاقدان مازالا في مجلس العقد ومنشغلين بالتعاقد ومادام الموجب باقيا على إيجابـــه [(1)].

أما في الفرض الثاني وهو التعاقد بين غائبين كالتعاقد بطريقة المراسلة وبطرقها المختلفة كالبريد أو بالبرق أو حتى بواسطة رسول غير نائب، فينبغي لاقتران القبول بالإيجاب أن يتصل بعلم من وجه إليه أي بعلم الناقل و يعتبر وصول القبول إلى الناقل قرينـــة على العلم به حتى يثبت العكس[(2)]. و في هـــذا المعنى قضت **المادة 61 من القانون المدني** بأنه « **ينتـــج التعبير عن إرادة أثـــره في الوقت الـــذي يتصل فيه بعلم من وجه إليـــه ويعتبر وصـــول التعبير قرينة على العلم به ما لم يقم دليل على عكـــس ذلك** ».

و تطبيقا لنص هذه المادة يعتبر عقد النقل البري للبضائع تامـــا في الزمان والمكان اللذين يعلم فيهما الناقل بقبول المرسل، ويعتبر وصول قبول المرسل إلى الناقل قرينـــة على علمه به حتى يثبت العكس. وهذا ما أكدته **المادة 67 من القانون المدني** بقولها « **يعتبـــر التعاقد ما بين الغائبين قد تم في المكان وفي الزمان اللذين يعلم فيهما الموجب بالقبول، ما لم يوجد اتفاق أو نص قانوني يقضي بغير ذلك، و يفترض أن الموجب قد علـــم بالقبول في المكان وفي الزمان اللذين وصل إليه فيهما القبول** ».

غير أن الملاحظ في مجال عقود النقل بصفة عامة وعقد النقل البري للبضائع بصفة خاصة أن مسألة زمان ومكان إبرام العقد لا تطرح بحدة، لأن مجال هذه العقود يعرف العادات المنظمة لها [(3)] . و مع ذلك تبرز أهمية تحديد زمان ومكان إبرام عقد النقل البري للبضائع في نتيجتين أساسيتين هما:

1/ تتعلق بزمان تكوين العقد مختلف الفوائد المحيطة بتكوين العقد نفسه، لاسيما سريـــان المواعيد من الوقت الذي يصل فيه قبول المرسل إلى الناقل، وينظر أيضا إلى أهلية طرفيه في هذا الزمان بالذات، بالإضافة إلى تحديد أجرة النقل في هذا الزمان في حالة وجود فارق في جداول الأسعار المعروضة في السوق و في مخاطر النقل.

2/ يتوقف على مكان إبرام العقد تحديد الجهة القضائية المختصة للفصل في النزاعات المتعلقة بهذا العقـــد[(4)].

---

(1) علي علي سليمان: النظرية العامة للالتزام، الطبعة.5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،2003، ص:34.33.

(2) المرجع نفسه ، ص:34.

(3) A-ZAHI **:** DROIT DES TRANSPORTS, T**:**1, O.P.U, ALGER, 1991, P**:**63**.**

(4) RENÉ RODIERE **:** OP.CIT, P**:**329**.**

2- صحـــة الرضـــاء.

لا توجد أي قاعدة خاصة لصحة رضاء المتعاقدين في عقد النقل البري للبضائع، بل تطبق القواعد العامة المتعلقة بأهلية المتعاقد وعيوب الرضاء، غير أن الطبيعـــة الخاصـــة لهذا العقد تحصر الدور الذي تلعبه الأهليـــة وعيوب الرضاء في نطاق أضيـــق من دورها في نشأة سائر العقود. و سنتكلم أولا عـــن الأهليـــة، و ثانيا عن عيوب الرضـــاء.

أولا: الأهليـــة.

يشترط في كل من الناقل والمرسل توافر أهلية التعاقد[1]. بيد أن الناقل يشترط فيه توافر الأهلية التجارية لأنه تاجر محترف[2]. وتختلف أحكام أهلية الناقل تبعا لما إذا كان شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا، فإذا كان الناقل شخصا طبيعيا، ففي هذه الحالة يكتسب الأهلية التجارية بمجرد بلوغه سن الرشد، أي تسع عشرة سنة كاملة، ما لم يكن هناك مانع قانوني متعلق بشخصه [3].

و الموانع القانونية منها من تفقد الشخص التميز وتجعله عديم الأهلية كالعته والجنون وصغر السن، طبقا لما نصت عليه **المادة 43 الفقرة الأولى من القانون المدني**، ومنها من لا تفقد الشخص التمييز وتجعله ناقص الأهلية كالسفه والغفلة، وفقا لما نصت عليه **المادة 44 من القانون المدني.**

و المشرع الجزائري نص على انعدام الأهلية كمانع لممارسة التجارة بقصد حماية الأشخاص عديمي الأهلية من مخاطر المعاملات التجارية، لذلك، لا يتحمل عديم الأهلية، مبدئيا أية عقوبة إذا قام بعمليات تجارية بالرغم من كونه عديم الأهلية، وبالعكس يجوز له طلب بطلان العقد الذي أبرمه في ذلك الوقت[4].

و أما إذا قام ناقص الأهلية بالعمليات التجارية، فإنها تأخذ حكم تصرفات الصبي المميز أي الذي بلغ سن التميز و لم يبلغ سن الرشد، وينظر إلي نتيجة هذه العمليات ما إذا كانت نافعة له أو ضارة به أو دائرة بين النفع و الضرر. فإذا كانت نافعة له فتكون نافذة، وإذا كانت ضارة به فهي باطلة، أما إذا كانت دائرة بين النفـــع والضرر فهي صحيحة منتجة لأثارها حتى يقرر إبطالها بعد بلوغه سن الرشد[5].

و إذا كان الشخص الطبيعي قاصرا، فقد نص المشرع على إمكانية تأهلـــه لمزاولة التجارة بعد بلوغه سن الثامن عشرة سنة كاملة وحصوله على إذن والده إذا كان على قيد الحياة، أما إذا كان متوفيا أو غائبا أو بـــه عارض من عوارض الأهليـــة أو بـــه مانع من موانعها، فيجب الحصول علـــى الإذن من الأم، فإذا كان بهـــا

---

(1) جلال وفاء محمدين: المبادئ العامة في القانون التجاري، الدار الجامعية، بدون ذكر دار النشر و مكان النشر، 1997، ص:295.

(2) أحمد محمد محرز: العقود التجارية، دار النهضة العربية، بيروت- لبنان، 1995، ص:120.

(3) فرحة زراوي صالح : الكامل في القانون التجاري الجزائري، الطبعة.2 ، الجزء.1، ابن خلدون للنشر والتوزيع، وهران- الجزائر، 2003، ص:338.

(4) المرجع نفسه .

(5) علي علي سليمان: المرجع السابق، ص:55.49.

عارض أو مانع هي أيضا، فيجب الحصول على الإذن من مجلس العائلة. و يشترط في الإذن أن يكون مصادقا عليه من قبل المحكمة المختصة و مقيدا في السجل التجاري لكي يكتسب القاصر الأهلية التجارية، ويجوز له استثمار أمواله في إنشاء مقاولة لنقل البضائع. وهذا ما عبرت عنه **المادة 5 من القانون التجاري** بنصها على أنه « **لا يجوز للقاصر المرشد، ذكرا أم أنثى، البالغ من العمر ثماني عشرة سنة كاملة والذي يريد مزاولة التجارة أن يبدأ في العمليات التجارية، كما لا يمكن اعتباره راشدا بالنسبة للتعهدات التي يبرمها عن أعمال تجارية:**

ـ إذا لم يكن قد حصل مسبقا على إذن والده أو أمه أو على قرار من مجلس العائلة مصادق عليه من المحكمة، فيما إذا كان والده متوفيا أو غائبا أو سقطت عنه سلطته الأبوية أو استحال عليه مباشرتها أو في حال انعدام الأب والأم.

ـ ويجب أن يقدم هذا الإذن الكتابي دعما لطلب التسجيل في السجل التجاري ».

و إذا كان الشخص الطبيعي امرأة متزوجة فلها كامل الأهلية لمباشرة تجارة نقل البضائع بدون قيد، شأنها شأن الرجل تماما في نظر القانون الجزائري(1).

أما إذا كان الناقل شخصا معنويا، فمما لا شك فيه أنه يحق للأشخاص المعنوية الخاصة اكتساب صفة التاجر، ونتيجة لذلك يخضع الأشخاص المعنوية الخاصة التاجرة لأحكام القانون التجاري، والنموذج العملي لها يتجسد في شركات التجارية التي تعتبر تجارية بحسب الشكل. و لكي تكتسب شركات نقل البضائع صفة التاجر لا بد من أن يتم إنشاؤها إنشاء قانونيا صحيحا، بمعنى أن تتوافر الأركان الموضوعية العامة والخاصة والأركان الشكلية لتكوين الشركة، ويكون غرضها نقل البضائع، فتكون أهليتها محدودة في الأعمال اللازمة لتحقيق هذا الغرض(2).

و الحكم نفسه يطبق على الأشخاص المعنوية العامة التاجرة، ويتعلق الأمر على وجه الخصوص بالمؤسسات العمومية الاقتصادية كالشركة الوطنية لنقل البري للبضائع، التي أصبحت تخضع من حيث إنشاؤها وتنظيمها وسيرها للقواعد الخاصة بشركات الأموال المنصوص عليها في القانون التجاري(3).

و بخصوص أهلية المرسل فقد جرى العرف على التسامح في أهلية المرسل لعدة اعتبارات، فالناقل لا يستطيع عادة أن يتحقق من أهلية جميع المرسلين الذين يتعاقد معهم، ولا من سلطتهم في شحن البضائع المنقولة، لأن التزام الناقل بالتحري عن أهلية المرسل بالنسبة لجميع عمليات النقل يؤدي في الواقع إلى عرقلة

(1) أحمد محرز: شرح القانون التجاري الجزائري، الجزء1 ، دار النهضة العربية، بيروت – لبنان، 1981. 1982، ص:130.
(2) فرحة زراوي صالح: المرجع السابق، ص:359.
(3) المرجع نفسه، ص:364.

أعماله، وتعطيل نشاطه تعطيلا هاما [1]، حتى أن أهليـــة المرسل لا يكون لها ذات الاعتبار الذي لأهلية المتعاقد بصفة عامة، لأن شروط العقد واحدة بالنسبة للكافة، و بالتالي لا يترتب على نقص أهلية المرسل ضرر لأحد. فضلا على أن نقل البضاعة لا يعني التصرف فيها، إذ تظل مسألة ملكية البضاعة بعيدة كل البعد عن عملية النقل[2]. كما أن مقتضيات التداول ورواج الاقتصاد تقتضي هذا التسامح، لأن العقد مـــن أعمـــال الإدارة، ولكن يجب أن يكون المرسل مميزا [3].

ثانيـــا: عيوب الرضـــاء.

حماية للمتعاقدين ومحافظة على الثقة والاستقرار في التعامل التجاري، لا يكفي توافر أهلية التعاقد لصحة الرضاء، بل لا بد أن يكون رضاء المتعاقدين سلميا خـــال من عيوب الرضاء طبقا للقواعـــد العامة في النظرية العامة للالتزامات.

و من الناحية العملية نادرا ما تثـــار عيوب الرضاء في مجال عقد النقل البري للبضائع[4]. خاصة لما تتولى الإدارة الإشراف عليه، لأن إرادة المتعاقدين تتحرك حينئذ في حدود تصل من الضيق إلى الحد الذي يستبعد أي أثر للغلط أو أي مصلحة في الإكراه أو التدليس[5]. علاوة على أن الناقل ملزم بإعلان الصريح لشروط النقل بكل دقة مما يضيق مجال حصول هذه العيوب[6].

و بالرجوع لأحكام النظرية العامة للالتزامات نجد أن عيب الرضاء له أربـــع صور وهي: الغلط والتدليس والإكراه و الاستغلال.

فبخصوص عيب الغلط فلكي يكون مؤثرا في صحة العقد يجب أن يكون جوهريا في اعتبار المتعاقد، بمعنى أن يبلغ حدا من الجسامة بحيث يمتنع معه المتعاقد عن إبرام العقد لو كان يعرف عند التعاقد حقيقة ما وقع فيه من غلط[7].

---

(1) علي البار ودي: العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لأحكام قانون التجارة رقم: 99/17، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ـــ مصر، ص:147.

(2) علي البار ودي و محمد فريد العريني: القانون التجاري، الجزء.2، العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجـــارة رقـــم:99/17، الإسكندرية – مصر، 2000، ص:174.

(3) سمير جميل حسين الفتلاوي: العقود التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001، ص:195.194.

(4) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:330.

(5) عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية وفقا لقانون التجارة رقم:99/17، منشأة المعارف، الإسكندرية- مصر، بدون ذكر سنة النشر، ص:272.

(6) أحمد محمد محرز: المرجع السابق، ص:120.

و يلاحظ أن المشرع الجزائري نص صراحة علـــى هذا الالتزام في نص المـــادة 15 من القانون رقم:01/13 السالف الذكر، ولكن لم يبيـــن الشروط الواجب إعلانها، بخـــلاف المشرع الفرنسي الذي بينها في المادة 9 من القانون رقم :82/1153 المتعلق بتوجيـــه النقل الداخلي السالف الذكر، PIERRE BRUNAT : OP.CIT, N: 22.

(7) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:349.

و يستوي في ذلك أن يقع الغلط في مادة البضاعة المنقولـــة ذاتها أو في صفة من صفاتها، مادامت جوهرية في اعتبار المتعاقد أو يجب اعتبارها كذلك نظرا لظروف التي تم فيها إبـــرام العقد ولحسن النية الذي يجب أن يسود التعامل، ومادامت مادة البضاعة ذاتها أو صفتها الجوهريـــة كانت هي السبب الرئيسي للتعاقد. وهذا ما يستفاد من نص **المادة 82 الفقرة الأولى من القانون المدني**، و أكـــدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ:1988/11/14 بقولها « **يعتبر الغلط جوهريا على الأخص إذا وقع في صفة للشيء يراها المتعاقـــدان جوهرية، أو يجب اعتبارها كذلك نظرا لشروط العقد ولحسن النية** »[1] .

و كثيرا ما يتمسك الناقل بالغلط في طبيعة البضاعة، الذي تظهـــر أهميته خاصـــة عندما تكون تعريفات النقل مختلفة تبعا لطبيعة البضائع المنقولة، ومن أمثلته توهم الناقل أن البضاعة من طبيعة عادية في حين أنها من طبيعة خطرة [2].

و يكون الغلط جوهريا كذلك، كما عبرت عنه **الفقرة الثانية من المادة 82 الذكورة أعلاه**، « **إذا وقع في ذات المتعاقد أو في صفة من صفاته، وكانـــت تلك الذات أو هذه الصفـــة هي السبب الرئيسي فـــي التعاقد** ». ونادرا ما تكون شخصيـــة المتعاقد محل اعتبار في عقد النقل البري للبضائع، كما لو اعتقد المرسل خطأ أنه يتعامل مع ناقل له مركز مالي مرموق وشهرة تجاريـــة كبيرة، و بإمكانه توفير الوسائل اللازمة لنقل البضاعة. و يلاحظ أن هذا العقد مـــن العقود التي لا تداخلها اعتبارات تمـــد بصلة إلى شخصية المتعاقد، لأن موضوع العقد فيها وهو عملية النقل يمكن لأي ناقل أن يقوم بتنفيذه [3].

و بالمقابل للغلط الجوهري يوجد الغلط غير الجوهري الذي لا يؤثر على صحـــة العقد، بشرط أن يكون كذلك في اعتبار المتعاقد، بحيث لا يبلغ حدا من الجسامـــة يمتنع معه المتعاقد عن ابرام العقد لو كان يعرف عند التعاقد حقيقة ما وقع فيه من غلط.

و يستوي أن يقع في الصفات الثانوية للبضاعة كلـــون القماش ونوع ورق الكتاب مثلا، أو للشـــخص المتعاقد كصفة مالك البضاعة لدى المرسل مثلا، وصفة مستأجر مركبة النقل لدى الناقل[4].

و يكون الغلط غير جوهري كذلك إذا وقع في قيمة أجرة خدمة النقل المقدمة ما لم يقع تحت أحكام الغبن إذا توافرت شروطه، وإذا تنـــاول الأخطاء الحسابية والمادية والبواعث الكامنة في نفس المتعاقد التي حملته على التعاقد[5].

---

(1) قرار رقم:49339 المؤرخ في:1988/11/14، المجلة القضائية، 1990، عدد:04، ص:174، المشار إليه في كتاب حمدي باشا: المرجع السابق، ص:32.

(2) BARTHÉLÉMY MARCADAL : CONTRAT DE TRANSPORT, RÉP. D.COM, DALLOZ, PARIS, 2001-2, P: 9.

(3) إلياس ناصيف: المرجع السابق، ص:138.139.

(4) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:330.

(5) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:391 .

و أما بخصوص عيب التدليس، فيشترط في التدليس المفسد لرضاء تـوافر ثلاثة شروط وهـي: استعمال الطرق الإحتيالية، وأن يكون التدليس هو الدافع لتعاقد، وأن يصدر من أحد المتعاقدين أو علمه بـه.

فعن الشرط الأول، فيجب أن يلجأ المدلس إلى استعمال طرق احتيالية و تنطـوي الطرق الاحتيالية على عنصرين: عنصر مادي وعنصر معنوي.

و يتمثل العنصر المادي في الوسائل الاحتيالية التي تتخذ أشكال مختلفة، تقوم جميعها على اختلاق الكذب وإلباسه ثوب الحقيقـة، فلا تقتصر على مجرد الكذب، بل تصحبه بأعمال مادية، تدعمه لإخفاء الحقيقة عن المتعاقد[1]. و أمثلـة كثيرة عن الطرق المادية المستعملة للتأثير في إرادة المتعاقد التي نذكـر منها إخفاء حقيقة البضاعة تحت مظهر مصطنع.

و لا يشترط أن تكون الطرق الإحتيالية مستقلة عن الكذب، قائمـة بذاهما، ففي بعض الأحوال يكفـي الكذب ذاته طريقا احتياليا في التدليس[2]. كما هو الحال بالنسبة لإعطاء المرسل بيانات خاطئـة عن البضاعة للناقل، كمن يرسل بضاعة من طبيعة خطرة ويقول إنها من طبيعة عادية أو يعطي وزنا غير حقيقي لها.

و لا يقتصر التدليس على المواقف الإيجابيـة كالكذب والأعمال المادية التي قد تصحبـه، بل يعتد أيضا بالمواقف السلبية كالسكوت عن واقعة أو ملابسة حاسمة في العقد[3]. و هذا ما عبرت عنه **الفقرة الثانية مـن المادة 86 من القانون المدني** بقولها « **و يعتبر تدليسا السكوت عمدا عن واقعة أو ملابسـة إذا ثبـت أن المدلس عليه مـا كان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقـعة أو هذه الملابسـة** ». و مثال ذلك كتمان المرسل عن الناقل الخصوصيات غير الظاهرة للبضاعة كطبيعتها الهشة أو الحساسة [4].

أما العنصر المعنوي فيتمثل في نية التضليل للوصول إلى غرض غير مشروع، فإذا انعدمت نيـة التضليل لا يتحقق العنصر المعنوي ولا يكون هناك تدليس[5].

و أما عن الشرط الثاني، فحتى يؤثـر التدليس في إرادة المتعاقد لا بد أن يكون هو الدافع إلى التعاقد، أي يحمل صاحبها على قبول التعاقد. وقاضي الموضوع هو الذي يقدر نهائيا ما وقـع من التدليس، ومبلغ أثره في نفس المتعاقد، ويعتد في ذلك بوجه خاص بحالة المتعاقد الشخصية من سن وجنس وصلة تبعث على الثقة وغير ذلك مما يستأنس به للكشف عن حالة المتعاقد النفسية، فوجود صلة قديمـة فيما بين المرسل والناقل اللـذين اعتادا التعامل فيما بينهما قد تجعل من اليسير على أحدهما أن يغش الأخر[6].

---

(1) إلياس ناصيف: المرجع السابق، ص:165.

(2) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:394.

(3) إلياس ناصيف: المرجع السابق، ص:166.

(4) BARTHÉLÉMY MARCADAL : OP.CIT, P: 9.

(5) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:400.

(6) المرجع نفسه، ص:401.

و أما عن الشرط الثالث، فيتجه الفقه الحديث إلى اعتبار أن التدليس يعيب الإرادة سواء صدر من أحــد المتعاقدين أو من الغير، طالمـا أن المدلس عليه مضلل في الحالتيـن[1]. ولكي يستطيع المرسل أن يتمسك بعيب التدليس الصادر من الغير لحمله على التعاقد مع ناقل معين، يجب أن يثبت أن النـاقل كان يعلم أو كان من المفروض حتما أن يعلم بقيام الغير بهذا التدليس، إذ في هذه الحالـة يكون متواطئا مع الغير أو على الأقل سيئ النية، فإذا لم يستطيع المدلس عليه أن يثبت ذلك، فإن له أن يتمسك بعيب الغلط مادام التدليس الذي قام به الغير من الجسامة بحيث لو لاه ما أبرم العقد[2].

و فيما يتعلق بعيب الإكراه، فيشترط في الإكراه المفسد للرضاء توافـر ثلاثة شـروط وهي: اسـتعمال وسائل إكراه غير مشروعة، وأن تهدد المكره بخطـر حال على ماله أو نفسه أو مال أو نفس أحد أقاربه، وأن يكون الخطر جسيما بحيث يدفعه إلى التعاقد.

فبخصوص الشرط الأول، فلوسائل الإكراه عنصران: عنصرا ماديا وعنصرا معنويا.

و يتمثل العنصر المادي في الوسائل المادية التي تستعمل للتأثير على الإرادة المتعاقـدة. و يستوي أن يصدر الإكراه من أحد المتعاقدين أو من الغير، والإكراه الصادر من هذا الأخير لا يفسـد الرضاء إلا إذا أثبت المكره أن المتعاقد معه كان يعلم به أو كان من المفروض حتما أن يعلم به. و هذا ما عبرت عنه **المادة 89 من القانون المدني** بقولها « **إذا صـدر الإكراه من غير المتعاقدين، فليس للمتعاقد المكره أن يطلب إبطال العقد إلا إذا أثبت أن المتعاقد الآخر كان يعلم أو كان من المفروض حتما أن يعلم بـهذا الإكراه** ».

أما العنصر المعنوي فيتمثل في نيـة انتزاع الرضاء باستعمال وسائل غير مشروعة للوصول إلى غرض غير مشروع، فيجب أولا أن يكون الغرض من استعمال وسائل الإكراه هو اقتناص رضاء المتعاقد، ويجب ثانيا أن تكون وسائل الإكراه غير مشروعة واستعملت للوصول إلى غرض غير مشروع[3]. كتهديد المرسل الناقل بقتله أو إحراق وسيلة النقل التي يستعملها يعد وسيلة غير مشروعة للوصول إلى غرض غير مشروع.

وأما عن الشرط الثاني، فيجب أن يكون التهديد بخطر حال على نفس المتعاقد أو مالـه، وعليه فتهديده بخطر مستقبلي لا يكون إكراها يفسد رضاه، فلو توعد المرسل الناقل بأنه سيتعدى عليه بعـد مضي مدة معينة إذا لم يقبل التعاقد على نقل بضاعته فلا يعتبر هذا إكراها، لأن الخطر ليس حلا، ويمكن للناقل المهدد أن يتفاداه باللجوء إلى السلطة العامة ومطالبتها بالحمايـة [4]. و قد يهدد الخطر أحد أقارب المتعاقد، وعليه فكل من يمد بصلة قرابة مباشرة أو غير مباشرة للمتعاقد يمكن أن يكون محل تهديد بالخطر[5].

(1) إلياس ناصيف: المرجع السابق، ص:170.

(2) علي علي سليمان: المرجع السابق، ص:64.

(3) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:425.

(4) المرجع نفسه، ص:430.

(5) علي علي سليمان: المرجع السابق، ص:65.

و أما عن الشرط الثالث، فيشترط في الرهبة حتى تفسد الرضاء أن تكون منذرة بوجود خطر جسيم محدق وشيك الوقوع، ويرجع في تقدير جسامة الخطر للحالة الشخصية للمتعاقد من حيث جنسه، ومن حيث حالته الجسمانية، ومن حيث حالته الاجتماعية ولجميع الظروف الأخرى المحيطة به عند وقوع الإكراه كظرفي الزمان والمكان[1].

و بخصوص عيب الاستغلال فيشترط في الاستغلال المفسد للرضاء توافر ركنيه الركن المادي والركن الشخصي.

و يقصد بالركن المادي اختلال التوازن بين التزامات طرفي العقد على نحو فادح، ويستوي أن يقع الاختلال بين التزامات المتعاقد والفائدة التي حصل عليها من العقد أو يقع بين التزامات أحد المتعاقدين والتزامات المتعاقد الأخر، ولقاضي الموضوع سلطة تقدير توافر الركن المادي وقت إبرام العقد[2].

أما الركن الشخصي فيتألف من عنصرين أحدهما العمل الذي يقوم به أحد المتعاقدين وهو الاستغلال و الاستثمار، وثانيهما الوضع الذي يكون عليه المتعاقد الأخر ويستغله أو يستثمره المتعاقد الأول، وهذا الوضع إما أن يكون طيشا بينا أو هوا جامحا [3].

و على من يدعي الاستغلال أن يثبت توافر ركنيه المادي والشخصي. ويلاحظ أن المشرع لم يستبعده من عيوب الإرادة، بخلاف المشرع المصري الذي استبعده صراحة من عيوب إرادة في نص **المادة 52 من القانون التجاري** مقيدا بذلك حكم القانون المدني بخصوص هذا العيب، وحكمة في ذلك ترجع في الواقع إلى توافر الخبرة والدراية لدى المتعاقدين في العقود التجارية، مما يجعل تعرض أحد المتعاقدين إلى الاستغلال من الأمور النادرة، إن لم يكن منعدما مما يقتضي معه حماية التعامل التجاري من طلب إنقاص الالتزامات أو البطلان[4].

و أخيرا تجدر الإشارة أنه يترتب البطلان النسبي طبقا للقواعد العامة في القانون المدني على تخلف شرط من شروطه صحة الرضاء، ويتمسك به الشخص الذي شرع لمصلحته، أي من كان ناقص الأهلية أو من عيبت إرادته.

و خلافا لهذه القواعد العامة لا يترتب بطلان عقد النقل البري للبضائع على الغلط في طبيعة البضاعة، و إنما يجوز للناقل فرض أجرة إضافية، و يجوز للمرسل طلب إنقاص الأجرة إذا كان من شأن هذا

(1) علي علي سليمان: المرجع السابق، ص:65.
(2) إلياس ناصيف: المرجع السابق، ص:224.
(3) المرجع نفسه ، ص:224.
(4) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:12.11.

الغلط أن يلحق به غبنا، وللقاضي أن يقضي له بذلك مع بقاء العقـــد قائما مستندا في ذلك إلى ظروف القضية ونية المتعاقدين[1]، غير أنه يمكن للناقل أن يتمسك ببطلان العقد إذا كان الغلط الذي وقع فـــيه بسبب العمل التدليسي للمرسل[2].

المطلـــب الثاني

المـــحــــل.

يتكون محل العقد في الحقيقة من محل الالتزامات التي أنشأها العقد[3]، و الالتزامات الرئيسية التي ينشئها عقد النقل البري للبضائع التزامان هما: التزام الناقل بنقل البضاعة محله البضاعة و التزام المرسل مبدئيا بدفع أجرة النقل محله الأجرة، وعليه فإن لهذا العقد محلين هما: البضاعة المرسلة وأجرة النقل، لذا سنتطرق أولا للبضاعـــة المرسلـــة، وثانيا لأجرة النقـــل.

1- البضاعـــة المرسلـــة.

سبق وأن قلنا عند تعريف عقد النقل البري أن البضاعـــة هي عبارة عن شيء قابل للتداول بثمن، وعليه يمكن أن تكون منتوجا أو حيوانا أو محصولا زراعيا [4]، غير أن الفقـــه تساءل عم إذا كانت الأفكار والجثث من قبيل البضائع، وبالتالي يمكن أن تكون محلا لعقد النقل البري أو لا ؟.

فبالنسبة لتحويـــل الفكرة بالصوت أو الصورة، والذي يدعى أحيانا بالنقل الفكـــري يكشف عن صورة قانونية ليست لها علاقة مع النقل، وأما بالنسبة لنقـــل الجثث فمن زاويـــة تقسيم النقل حسب موضوعه الجثة عبارة عن بضاعة، وبالرغم من أن هذا الوصـــف مفجع، إلا أنه ليس أقل عجبا من القيام بإدخال الحيوانات الحية في صنف البضائع، وعلى هذا الأساس يعد نقل الجثث من قبيل نقل البضائع[5].

و يشترط في البضاعة لكي تكون محـــلا للعقد طبقا للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني توافر ثلاثـــة شروط هي: أن تكون موجودة أو ممكنة الوجود، وأن تكون معينة، وأن تكون مشروعة.

فعن الشرط الأول، فيجب أن تكون البضاعة موجودة وقت إبرام العقد أي وقت نشوء الالتزام بنقلها أو

---

(1) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:369.368.

(2) A -ZAHI : OP.CIT, P:65.

(3) CHRISTIANS LARROOMET: DROIT CIVIL, T:3, 3EME ÉD, ECONOMICA- PARIS ET DELTA- BEYROUT, 1996, P:340, 341.

(4) منصور القاضي: معجم المصطلحات القانونية، المؤسسة الجامعية للنشر والدراسات والتوزيع، بيروت- لبنان،1997، ص:1687.1688.

و تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يعرف البضاعة صراحة، وإنما يمكن استخلاص تعريف لها من نصي المادة 885 الفقرة الثانيـــة مـــن القانون المدني و المادة 2 الفقرة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم:90/266 المتعلق بضمان المنتوجات والخدمات، بخلاف المشرع الفرنسي الـــذي عرف لنا المرسل « LENVOI »في نص المادة 2 الفقرة الأولى من النظام النموذجي العام لعقود النقل البري.

PIERRE BRUNAT : OP.CIT, N:48.

(5) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:342.

ممكنـــة الوجود وقت البـــدء في تنفيذ العقد أي وقت شحنـــها، لأن التعامل في الأشياء المستقبلة جائز قانونا، مثلما نصت عليه **الفقرة الأولى من المادة 92 من القانون المدني** بقولها أنه « **يجوز أن يكـــون محـــل الالتزام شيئا مستقبلا ومحققا** ». أما إذا قصد المتعاقدان أن يقـــع الالتزام بالنقل على بضاعة موجودة فعـــلا، و اتضح أنها غير موجودة، فالالتزام بالنقـــل لا يقوم. وبالتالي لا ينعقد العقد لأنـــه لا يوجد عقد نقل بدون بضاعة ترسل، سواء كان المرسل عالما بعدم وجود البضاعة أو غير عالم بذلك، ويكون مسؤولا عن التعويض في حالة العلم، بل في حالة عدم العلم إذا كان جهله مبنيا على تقصير من جانبه، والمسؤولية هنـــا مســـؤولية تقصيرية [1].

و قد تكون البضاعة قـــد وجدت ولكنها هلكت بعد ذلك، فإذا كان هلاكها هلاكا كليـــا قبل نشوء الالتزام بالنقل، كالاتفاق على نقل بضاعـــة اتضح أنها احترقت قبل هذا الاتفاق، فـــإن الالتزام بالنقـــل لا يقوم، لأن المحل غير موجود أي مستحيل استحالة مطلقـــة. ويكون عقد النقل باطلا بطلان مطلقا. و هذا ما يستفاد من نص **المادة 93 من القانون المدني** التي قضت بأنه « **إذا كـــان محل الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلانا مطلقا** ». أما إذا كان الهلاك جزئيا فللمرسل الخيار بين أن يتمسك ببطلان العقـــــد إذا كان الهلاك من الجسامة بحيث يبرر ذلك، أو أن يبقـــي العقد فيسلم ما تبقى منها للناقل. وفي كل الأحوال إذا أبطل العقد يكون المرسل مسؤولا عن التعويض، حتى و لو كان يجهل هلاك البضاعة ما دام يوجد تقصيـــر في جانبه طبقا لقواعد المسؤولية التقصيرية [2].

أما إذا كان هلاك البضاعة قد وقع بعد نشوء الالتزام بالنقل، فالعقد لا يكون باطلا لذلك، لأن الالتـــزام بالنقل يكون قد قام وقت نشوئه على محل موجود، بل يكون العقد قابلا للفســـخ إذا نجم عن هلاك البضاعة عدم قيام أحد المتعاقدين بما التزم به [3].

و أما عن الشرط الثاني، فيجب أن تكون البضاعة محـــل النقل معينـــة وقت إبرام العقـــد. فإذا كانـــت البضاعة من الأشياء القيمية، فتعيينها يكون بتحديد صفاتها الذاتية التي تميزها عن غيرها من البضائع تحديدا نافيا للجهالة [4]. أما إذا كانت البضاعة من الأشياء المثلية، فتعيينها يكون بتبيان جنسها ونوعها ومقدارها، و يكفي أن تكون البضاعة معينة بنوعها إذا ما تضمن العقد ما يستطاع به تعيين مقدارها، طبقا لما نصت عليه **المادة 94 من القانون المدني** [5]. و تجدر الإشارة أن المشرع ألقى على عائق المرسل تقديم البيانات اللازمة لتعيين ذاتيـــة البضاعة و تقدير قيمتها للناقل.

---

(1) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:471.470.

(2) المرجع نفسه .

(3) المرجع نفسه .

(4) إلياس ناصيف: المرجع السابق، ص:414.

(5) علي علي سليمان: المرجع السابق، ص:71.

و بخصوص الشرط الثالث، فيجب أن تكون البضاعة محل العقد مشروعــة، أي مما يجــوز التعامل فيها بالنقل، وقد يتأتى عدم مشروعية التعامل في البضاعة بالنقل من مخالفة نص في القانون، لأن القانون هو الذي يحدد عموما البضائع التي يمنع نقلها (1).

ففي الأوقات العاديــة قد يمنع النقل الفعلي لبعض المواد، كما هو الحال بالنسبة للأسلحة وذخائر الحربية والمتفجرات والرسائل والطرود البريدية الخاضعة لاحتكار البريد إلا إذا وجدت رخصة خاصة لذلك(2). فإذا لم توجد الرخصة كان العقد باطلا بطلانا مطلقا.

و قد يمنع القانون نقل بعض البضائع بوسائل عاديــة لا تستجيب لبعض الشروط، كما هو الحال بالنسبة للمواد الخطــرة والسلع الغذائيــة سريعة التلف مثل اللحوم الحمراء والبيض، التي تتطلب وسائل نقل خاصة كشاحنات التبريد(3).

كما قد يمنع القيام بنقل بعض البضائــع، إذا لم تستجب لبعــض الشروط الخاصة بالتغليف والتعليــب والعرض، كما هو الحال بالنسبة للبضائع الخطرة أو المعدية (4). ففي هذه الحالات العقد يبقى، ومع ذلك تثار مسؤولية المرسل في حالــة التصريح الخاطئ، أو مسؤولية الناقل إذا لم يقدم وسيلــة نقل مناسبة، بالرغم من توضيحات المرسل له حول الطبيعة الخاصة للبضاعة (5).

و خلاصة القول أن البضاعة إذا كانت موجودة أو ممكنة الوجود وقت شحنها و معينة تعيينا نافيا للجهالة و مشروعة، أمكن اعتبارها محلا لعقــد النقل الــبري.

2- أجــرة النقــل.

تدعى أجرة النقل بثمن النقل وهي عبارة عن مبلــغ النقود الذي يتقاضاه الناقل مقابل نقل البضاعة (6). و هي بهذا تتميز عن تعريفة النقل التي هي عبارة عن وثيقة تتضمن الشروط التي بمقتضاها يتم تنفيــذ عمليــة النقل، و تحديد أجرته (7).

و هناك عدة أنواع من التعريفات، التعريفة العامــة التي تسري على النقل العادي، والتعريفات الخاصــة التي تسري على بعض الأنواع المعينة من النقل، كالنقل الخاص بنوع معين من البضائع، و النقل من البــاب للباب، و التعريفة المنخفضة التي توضع مقابل تخفيف مسؤولية الناقل، ولا تسري التعريفة الخاصة أو المنخفضة إلا بالاتفاق عليها، و إلا تسري التعريفة العامة (8).

---

(1) BARTHÉLÉMY MARCADAL : OP.CIT, P: 9.
(2) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:341.
(3) A-ZAHI : OP.CIT, P:65.
(4) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:342.
(5) A-ZAHI : OP.CIT, P:65.

(6) منصور القاضي: المرجع السابق، ص:64.
(7) ALFFRED JAUFFRET : MANUEL DE DROIT COMMERCIAL, L.G .D .J, 22 ÉME ÉD, 1995, P:540.
(8) رضا عبيد: القانون التجاري، الطبعة.5، بدون ذكر دار النشر، 1984، ص:238.

و بخصوص تحديد أجرة النقل، فبعد تبني نظام اقتصاد السوق أصبحت أسعار الخدمات لا سيما خدمات النقل تحدد بصفة حرة اعتمادا على قواعد المنافسة، أي بناء على قانون العرض والطلب. وهذا ما عبرت عنه **المادة 4 من قانون المنافسة** السالف الذكر بقولها « **تحدد بصفة حرة أسعار السلع والخدمات اعتمادا على قواعد المنافسة** ». غير أنه يمكن للدولة أن تتدخل لتحديد أسعار خدمات النقل التي تعتبرها ذات طابع الإستراتيجي أو ذات خصوصية. و هذا ما أكدته **المادة 5 الفقرة الأولى** من نفس القانون بقولها « **يمكن تحديد أسعار بعض السلع و الخدمات الخاصة التي تعتبرها الدولة ذات طابع إستراتيجي بموجب مرسوم بعد استشارة مجلس المنافسة** ». و كذلك **الفقرة الثانية من المادة 12 من قانون توجيه النقل البري وتنظيمه** السالف الذكر بنصها على أنه « **يمكن تحديد تعريفات النقل بالنسبة للخدمات الإستراتيجية أو ذات خصوصية عن طريق التنظيم** »0

و عليه فمن المؤكد أنه في خدمات النقل التي ينجزها الناقل الحر، أي الذي يخضع نظامه القانوني الأساسي للقانون الخاص تحدد أجرة النقل بناء على اتفاق طرفي العقد، كما هو الحال بالنسبة لنقل البضائع عبر الطرق(1). و في حالة غيابه تحدد بناء على دعوى الطرف الذي يعينه التعجيل من طرف القاضي، بإعماله عناصر مختلفة كأجرة المعمول بها عادة بالنسبة لنوع النقل محل الدعوى في الواقع، والعلاقات الاتفاقية بين الأطراف، وقواعد العدالة، لأنه يفترض أنه ليس في نية الناقل أن يؤدي خدمة النقل مجانا (2).

و أما في خدمات النقل التي تنجزها مؤسسات الدولة كالمؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية أو أصحاب الامتياز، يتم تحديدها بموجب تعريفة (3)، مثل تعريفة تحديد أجرة نقل البضائع الذي تؤمنه الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية الصادرة بموجب **المرسوم التنفيذي رقم:96/38 المؤرخ في 1996/01/15** (4).

و سواء حددت أجرة النقل باتفاق الأطراف أو من طرف السلطات العمومية بمقتضى تعريفة عادية أو تفضيلية، فإن تقديرها عموما يتم تبعا لطبيعة البضائع المنقولة ومقدارها ومسافة النقل. و تتميز عناصر تحديد الأجرة هذه بقيمة قانونية واقتصادية (5).

و بالرغم من كون أجرة النقل العنصر الجوهري في العقد، فهل لعدم الاتفاق على تحديد مقدارها أثر على صحة العقد؟.

تقتضي الإجابة عن هذا السؤال الرجوع إلى النصوص القانونية المنظمة لهذا العقد، و بمراجعة نص **المادة 36 من القانون التجاري** السالفة الذكر، نجدها نصت على دفع أجرة النقل، ولكن لم تبين بدقة الوقت

(1) GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT: TRAITÉ DE DROIT COMMERCIAL, 14 ÉME ÉD, PARIS, 1996, P:759.

(2) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:350.

(3) GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT : OP.CIT, P:759

(4) مديرية المنافسة والأسعار لولاية سطيف: وثيقة بعنوان: مدخل في حرية تحديد الأسعار في ظل المنافسة الحرة والقيود الواردة عليه، ص:7.

(5) A- ZAHI : OP.CIT, P:68.

اللازم لتحديد مقدارها، و بمراجعة نــص **المادة 42 من القانون التجاري** التي أعطت الحق للمرســـل في استرداد البضاعة أثناء النقل بتحمله دفع أجرة النقل عن المسافة المقطوعـــة، يتبين لنا أن تحديد مقدار الأجرة يمكن أن يحصل بعد البدء في تنفيذ عقد النقل[1].

و عليه كما هو الحال في كل عقد، يجب على الأطراف أن يشترطوا دفع الأجرة، غير أن تحديد مقدارها يمكن أن يحصل بعد إبرام العقد دون أن يؤثر ذلك على صحة العقد، فالمهم أن تحديد مقدارها يتم إنطلاقا من بعض العناصر السابقة الذكر[2].

المطلـــب الثالث

السبـــب.

يقصد بسبب العقد سبب إلتزامات أطراف العقــد، وللسبب تعريف وفقا للنظرية التقليدية يختلف عـــن تعريف النظرية الحديثة له، و يشترط فيـــه أن يكون مشروعا وعلى من يدعـــي عدم مشروعيتـــه أن يثبـــت ذلك، وسنتطرق أولا لتعريف السبب، و ثانيا لإثبات السبب.

1- تعريـــف السبـــب.

يقصد بالسبب وفقا للنظرية التقليدية الغاية المباشرة أو الغرض المباشر الذي يقصد الملتزم الوصول إليه من وراء التزامه، وبهذا المعنى يتميز عن الباعث الغاية الغير مباشرة أو الأمر الذي يريد أن يصل إليه من وراء تحقيق السبب، سوءا كان الأمر قريبا أو بعيدا. وسبب التزام كل من المتعاقدين في العقود الملزمة للجانبيـــن وفقا لهذه النظرية هو التزام المتعاقد الأخر[3]. و عليه في عقد النقل البري سبب التـــزام الناقل بنقل البضاعة هو الالتزام بدفع الأجرة أو الوعد بدفعها، وسبب التزام المرسل بدفع الأجرة هو التزام الناقل بنقل البضاعة [4].

و يقصد بالسبب وفقا للنظرية الحديثة الباعث الدافع إلى الالتزام، و الظاهـــر أن القانون الجزائري قد أخذ بهذه النظرية [5]، التي تشترط فيه أن يكون مشروعا، و يفترض أنه مشروع حتى يثبت العكس. غير أنه في عقد النقل السبب الباعث للناقل المهني للالتزام بنقل البضاعة لا يمكـــن أن يكون غير مشروع، و إنما مسألة عدم المشروعية تطرح بالنسبة لسبب التزام المرسلين فقط، و لا يوجد فـــرق بين الشخص الذي يرسل سلع غذائية لمترل لسبب غير مشروع، وذلك الذي يؤجر مترلا لسبب غير مشروع[6].

---

(1) A- ZAHI : OP.CIT, P:68.
(2) IBID.
(3) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:564.
(4) RONÉ RODIERE : OP.CIT, P: 331.
(5) علي علي سليمان: المرجع السابق، ص:75.
(6) RENÉ RODIERE : OP.CIT, P:331.

2- إثبـــات السبـــب.

إذا كان السبب غير مذكور في العقد، فيفترض أن للعقد سببا مشروعا، ولكن هذا الفرض قرينة بسيطة قابلة لإثبات عكسها بكافة طرق الإثبات ولو بالبينة أو بالقرائن إذ لا كتابة هنا [2]. وهذا ما أقرته **الفقـــرة الأولى من المادة 97 من القانون المدني** بقولها « **كـــل التزام مفترض أن له سببا مشروعا، ما لم يقوم الدليل على غير ذلك** ».

أما إذا كان السبب مذكور في العقد، فلقد بينت **الفقرة الثانية من نفس المادة** الذكورة أعلاه كيفية إثباته بقولها « **ويعتبر السبب مذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن للالتزام سببا آخر مشروعا أن يثبت ما يدعيه** ».

و من خلال هذا النص يتضح لنا أن السبب المذكور في العقد يفترض أنه هو السبب الحقيقي، وللمدين أن يثبت أن السبب المذكور في العقد صوري وليس هو السبب الحقيقي، ولكن على المدين في هذه الحالة أن يثبت العكس بالكتابة، لأن الكتابة لا يجوز إثبات عكسها إلا بمثلها، حتـــى ولو لم تزد قيمة العقد على ألف دينار جزائري، فإذا أثبت المدين صوريـــة سبب العقد كان إثبات العكس على الدائن، وإذا أثبت الدائن أن السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي، فللمدين أن يثبت أنه غير مشروع[3].

و تجدر الإشارة أن القضاء الفرنسي يرى أن عدم مشروعية السبب غـــش يجوز إثباته بكافة الطـــرق[4].

و أخيرا نشير إلى أنه يترتب البطلان المطلق على تخلف ركن من أركان تكوين عقد النقل البري للبضائع السالفة الذكر، أو تخلف شرط من الشروط الواجب توافرهـــا في كل ركن. فيبطل عقد النقل البري للبضائع مثـــلا لتخلف ركن الرضاء، أو لعدم وجود البضاعة محل النقـــل، أو لعدم تعيينها، أو لعدم مشروعية السبب الدافع لتعاقد.

و لكل ذي مصلحة أن يطلب هذا البطلان، وبل للمحكمة أن تقضي بـــه من تلقاء نفسها دون طلـــب. و هذا ما عبرت عنه **الفقرة الأولى من المادة 102 من القانون المدني** بقولها « **إذا كان العقد باطلا بطلانـــا مطلقا جـــاز لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان، وللمحكمة أن نقضي بـــه من تلقاء نفسها ولا يزول البطلان بالإجازة** ».

---

(2) علي علي سليمان: المرجع السابق، ص:76.

(3) المرجع نفسه.

(4) عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص:580.

المبـــحث الثاني

إثبات عقد النقل البري للبضائع.

إثبات وجود عقد النقل البري في الأصل يكون بكافة وسائل الإثبات، عملا بمبدأ حرية الإثبات كسائر العقود التجارية، و مع ذلك جرت العادة على صياغة مستند كتابي يدعى بمستند النقل لتسهيل إثباته في حالة حصول نزاع. و سنتطرق في المطلب الأول لمبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع، وفي المطلب الثاني للإثبات بمستند النقل.

المطلـــب الأول

مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع.

يخضع إثبات العقد بالنسبة لطرفيه التاجرين لمبدأ حرية الإثبات، وسنتكلم أولا عن مضمون مبدأ حرية الإثبات، وثانيا عن وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع.

1- مضمون مبدأ حرية الإثبات.

تقضي المادة 30 من القانون التجاري بأنه « **يثبت كل عقد تجاري :**

1- **بسندات رسمية .**

2- **بسندات عرفية .**

3- **فاتورة مقبولة .**

4- **بالرسائل .**

5- **بدفاتر الطرفـــين .**

6- **بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها** ».

يفهم من نص هذه المادة أن إثبات العقد التجاري يسير؛ لا يتسم بأي تعقيد، ويصح إثباته بالبينة والقرائن والدفاتر التجارية وبالأقوال والأعمال التي يطمئن إليها قاضي الموضوع، نظرا لما تتطلبه المعاملات التجارية من سرعة في التعامل وثقة متبادلة بين أطرافها، وما يترتب على ذلك من صعوبة اشتراط حصول التاجر على دليل إثبات.

و يلاحظ أن المشرع قام بتقديم أدلة الإثبات الكتابية على البينة، وحسنا ما فعل لكونها أقوى من البينة في الإقناع.

و تعتبر قاعدة حرية الإثبات حقا للخصوم، فمتى طلب الخصم ذلك، وجب على القاضي أن يسمح بتقديم الدليل الذي طلب الخصم تقديمـــه، وهو بعد ذلك حـــر في الأخذ به أو في طرحه أو في طلب تكملته بأدلـــة

أخرى[1]. و مع ذلك يفهـــم من **الفقرة الأخيرة للمادة 30** السالفة الذكر أن حرية الإثبات رخصـــة للقاضي و ليست للخصوم بحيث لا يجبر القاضي على النظر في دليل غير الكتابة متى قدر ذلك.

و لما كانت حرية الإثبات مقررة لمصلحة أصحاب الشأن ولا تتعلق بالنظام العام، فإن لهم أن يتنازلوا عنها صراحة أو ضمنا بأن يتفقوا مقدما فيما بينهم على ضرورة الإثبات بالكتابة [2].

و تجدر الإشارة أن مبدأ حريـــة إثبات عقد النقل البري للبضائـــع نصت عليه بعض القـــوانين المقارنـــة صراحة، لاسيما **القانون التجاري المصري في الفقرة الثانية من المادة 210، والكويتي في الفقرة الثالثة مـــن المادة 436 ، والعراقي في الفقرة الأولى من المادة 245**، بخلاف بعـــض القوانين الأخرى **كالقانون التجاري التونسي والجزائري والسوري والليبي والأردني**، التي نصت صراحـــة على مبدأ حرية إثبات العقد التجاري بشكل عـــام[3].

و قد أكد القضاء التجـــاري الفرنسي هذا المبـــدأ، و السند في ذلك حكم محكمة **ROUEN** الصـــادر بتاريخ:1971/07/13 الذي قضى بأنه « **....يمكن إثبات عقد النقل البري للبضائع بكل الوسائل** » [4].كما أكدته محكمة النقض المصرية في قرارهـــا الصادر بتاريخ:1985/04/29 بقولها إنه « **إذا كانت الكتابة ليست شرطا لانعقاد عقد النقل البري ولا لإثباته ولا تعتبر ركنا من أركانـــه، ومن ثم يخضع إثبـــات عقد النقل البري للقواعد العامة، فيجوز إثباتـــه بالبينة و القرائن مهما كانت قيمه، وذلك في مواجهة الناقل الـــذي يعد عمله تجاريا دائما طالما كان محترفا لعمليات النقل** » [5].

2- وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع.

من أهم وسائل الإثبات بين التجار المتعاملين في مجال نقل البضائع، نجد السندات الرسمية و العرفية والدفاتر التجارية والفاتورة. وسنتكلم عن السندات الرسمية والعرفية أولا، ثم عن الدفاتر التجارية ثانيا، ثم عن الفاتورة ثالثا.

أولا: السندات الرسمية والعرفية.

تعتبر السندات الرسمية والعرفية كالدفاتر التجارية من وسائل الإثبات ذات القوة المطلقة [6]. ولقد عرفت لنا **المادة 324 من القانون المدني** الورقة الرسمية التي يصطلح عليها عمليا العقد التوثيقي بأنها « **...التي يثبت**

---

(1) جمال الدين عوض: الوجيز في القانون التجاري، الجزء:1، دار النهضة العربية، القاهرة- مصر، 1975، ص:128

(2) المرجع نفسه، ص:129.

(3) موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:23.21.19.25.24.

(4) ANGE -BLONDDEAU ET AUTRES: JURISPRUDENCE FRANCAISE: TRANSPORTS TERRESTRES, ÉD: LIBRAIRIES TECHNIQUES, PARIS, 1968 -1976, N:1.

(5) سعيد أحمد شعلة: قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة – مصر، بدون ذكر سنة النشر، ص:19.

(6) علي على سليمان: الشكلية وأثرها على التعاقد، مجلة الشرطة، العدد:18، ص:24.

فيها موظف عام أو شخص مكلف بـــخدمة عامة ما تم لديه أو ما تلقاه من ذوي الشأن وذلك طبقا لأوضاع القانونية وفي حدود سلطته واختصاصه ». من خلال هذا النص يتبين لنا أنه يشترط لإصباغ صفة الرسمية على الورقة شرطان:

الشرط الأول: أن تصدر من موظف عام أو شخص مكلف بخدمة عامـــة، ولا يشترط لإصباغ الصفة الرسمية على الورقة أن تكون محررة على نموذج خاص.

الشرط الثاني: أن تصدر من الموظف العام بعد إتباع الإجراءات القانونية المدققة الخاصة بذلك في حدود سلطته واختصاصه.

و إذا ما تطلب القانون ضرورة إثبات العقد التجاري بالكتابـــة، فلا يجوز إثبات عكس ما اشتملت عليه الكتابة إلا بالكتابـــة [1]، كما هو الحال بالنسبة لعقد نقل البضائع عبر السكك الحديدية. أما إذا لم يوجب ضرورة إثبات العقد التجاري بالكتابة، وتمسك أحد أطرافه بدليل كتابي، فيجوز إثبات عكس ما اشتمل عليه بكافة الوسائل[2]، كما هو الحال بالنسبة لعقد نقل البضائع عبر الطرق.

و بالمخالفة نقصد بالورقـــة العرفيـــة التي يصطلح عليها بالعقد العرفي، الورقـــة المحررة بمعرفـــة شخص أو أشخاص ليست لهم صفة عامـــة، ولا يتقيد محررها بالقيود الخاصـــة بتحرير العقد، فلهم الحرية الكاملة في اختيار نوع الورقة، ونوع الخط والأسلوب، والصيغ. و توقيع الملتـــزم هو الذي يعطي الورقة قوة الدليل، فإذا خلت من التوقيع فقدت قيمتها القانونية حتى كمبدأ ثبوت بالكتابة [3].

و قد نصت **المادة 327 من القانون المدني** على أنه « **يعتبـــر العقد العرفي صادرا ممن وقعه ما لم ينكـــر صراحة ما هو منسوب إليه من خط وإمضاء.... »**. و من خلال هذا النص يستخلص أن الورقة العرفيـــة حجة بما دون فيها على من وقعها، ما لم ينكر صراحة توقيعـــه عليها. وفي هذا الصدد قضت محكمة الـــنقض المصرية في قرارها الصادر بتاريخ: 1991/12/02بأنه « **...لا يشترط أن يكون التوقيع مقروءا كاشفا عن اسم صاحبه، أو أن يكون توثيق التوقيع على الورقة العرفية ببصمة خاتم موقعها أو محررة على مطبوعات تحمل اسمه »**[4].

و يعتبر تاريخ العقد العرفي حجة فيما بين المتعاقدين، غير أنه لا يكون لذلك التاريخ أية حجية على الغير إلا إذا كان ثابتـــا، و يثبت تاريخ العقد العرفي طبقا لنـــص **المادة 328 من القانون المدني** في إحدى الحالات

(1) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:81.

(2) المرجع نفسه.

(3) المرجع نفسه، ص:82،81.

(4) أنور العمروسي: قضاء النقض التجاري حتى عام2000، الطبعة.1، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية- مصر، 2001، ص:13.

الثلاثة التالية:

1/ من يوم تسجيله أو التأشير عليه من قبل موظف عمومي مختص

2/ من يوم ثبوت مضمونه في عقد رسمي أخر

3/ من يوم وفاة أحد الأشخاص الذين لهم خط أو إمضاء على العقد مثل المتعاقدين أو الشهود أو من تولى كتابة العقد[1] .

و مهما يكن من أمر، فإن العقد العرفي ذو قوة إثباتية أدنى من قوة العقد الرسمي، حيث إذا وقع نزاع في بياناته وإمضاءاته، فإنه يكون محل تحقيق ومراجعة طبقا لطريقة مضاهاة الخطوط، وليس بإمكان الغير أن يطعن في تاريخ تسجيل العقد العرفي إلا بطريق الطعن بالتزوير[2]. ولقد أكدت المحكمة العليا ذلك في قرارها رقم: 176264 المؤرخ في 1998/11/18 في قضية (م ق، ت، ع-هـ) ضد (خ- أ) ومن معه بقولها « **أن تغاضي وتجاهل جهة الاستئناف للعقدين الرسميين الذين لهما قوة ثبوتية قاطعة واقتصارها على مناقشتها للعقد العرفي المحتج به من طرف المطعون ضده، مرجحة إياه ضمنا على العقدين الرسميين الذي يستلزم لدحضهما الاستظهار بحجة مماثلة لهما في القوة قانونا أو أكثر قوة يعد إساءة في تطبيق قواعد الإثبات ويعرض القرار للنقض** »[3]. غير أن الملاحظ أن صيغة الجملة الأخيرة لهذا المبدأ جاءت ركيكة أخلت بمعناه.

ثانيا: الدفاتر التجارية.

يوجب القانون التجاري على الناقل أن يمسك الدفاتر التجارية. غير أنه لم يعرف لنا الدفتر التجاري، كما هو حال بعض القوانين التجارية الأخرى كالقانون التجاري المصري[4].

و يمكن تعريف الدفتر التجاري بمعناه التقليدي أنه سجل يقيد فيه التاجر عملياته التجارية، بحيث يكفل بيان مركزه المالي على وجه الدقة [5]. غير أن التطور التكنولوجي الحديث أدى إلى التسليم بأن أوعية المعلومات الإلكترونية مثل « الديسكات والسي دي روم » هي دفاتر وسجلات إلكترونية تخضع لرقابة القاضي في مجال الإثبات، ويمكنه التعويل عليها في قضائه إذا اطمأن لسلامة القيود الواردة بها وصحتها، ويمكنه طرحها جانبا وطلب أدلة جديدة [6].

و يلتزم الناقل بمسك دفترين هما دفتر اليومية و الجرد إجباريا. و يقيد في دفتر اليومية جميع العمليات التي

(1) علي على سليمان: الشكلية وأثرها على التعاقد، المرجع السابق، ص:25.

(2) المرجع نفسه.

(3) المجلة القضائية، العدد:2، 2001، ص:116.

(4) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:84.

(5) إبراهيم نبيل سعد: الإثبات في المواد المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، بيروت- لبنان، 1995، ص:142.

(6) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:85.84 .

يقوم بها ساعة وقوعها. وهذا ما نصت عليه **المادة 9 من القانون التجاري** بقولها « **كل شخص طبيعي أو معنوي له صفة التاجــر ملزم بمسك دفتر لليومية يقيد فيــه يوما بيوم عمليات المقاولة أو أن يراجع على الأقــل نتائج هذه العمليات شهــريا بشرط أن يحتفظ في هذه الحالة بكافــة الوثائق التي يمكن معها مراجعة تلك العمليات يوميا »**.

أما دفتر الجرد فيقيد فيه عناصر أصول مقاولتــه وخصومها، أي ما له من أموال عقارية ومنقولة وحقوق لدى الغير وما عليه من ديون للغير. و هذا ما عبرت عنــه المادة **10 من القانون التجاري** بقولها « **يجب عليه أيضا أن يجري سنويا جرد لعناصر أصول وخصوم مقاولتــه وأن يقفل كافة حساباته بقصد إعداد الميزانية وحساب النتائج وتنسخ بعد ذلك هذه الميزانيــة وحساب النتائــج في دفتر الجرد »**. ويحق للناقل كذلك مسك دفاتر أخرى اختيارية تختلف حسب حاجات مقاولته [1].

و يلتزم الناقل بحفظ دفاتره التجارية و الوثائق المتعلقة بمعاملاته التجارية لمدة عشر سنوات. و هــذا مــا نصت عليه **المادة 12 من القانون التجاري** بقولها « **يجب أن تحفظ الدفاتر و المستندات المشــار إليهــا في المادتين 9 و10 لمدة عشر سنوات. كما يجــب أن ترتب وتحــفظ المراسلات الواردة ونسخ الرســالات الموجهة طيلة نفس المدة»**. كما أكدت المحكمة العليا ذلك في قرارها الصادر بتاريخ: 1988/05/08 بقولهــا « **تحفظ الدفاتر اليومية و المستندات التجارية لمدة عشر سنوات من تاريخ إقفالها »**[2].

و يشترط في دفاتر الناقل الإلزامية لقبولها في الإثبات أن تكون منظمة، أي ممسوكة بدون شطب أو بدون ترك بياض أو كتابة على الهامش، و صفحاتها مرقمة وموقعة من طرف رئيس المحكمة الــتي يقــع في دائــرة اختصاصها مقر مقاولته. وهذا ما أقرته صراحة **المادة 11 من القانون التجاري** بنصها على أنه « **يمسك دفتر اليومية و دفتر الجرد بحسب التاريخ وبدون ترك بياض أو تغير من أي نوع كان أو نقل للهامش.**

و ترقم صفحات كل من الدفترين ويوقع عليهما من طرف قاضي المحكمة حسب الإجراء المعتاد ».

و مع ذلك يضعــف من قيمة هذا الشرط أمران. الأول أنه حتى ولو كانت منظمة فإن قبولها في النهاية متروك لتقدير القاضي. و الثاني أنه حتى ولــو كانت الدفاتر غير منظمة فإن للقاضي أن يستأنس بها بوصفها عنصرا في الإقناع لأننا بخصوص عمل تجاري تقبل فيها كل أدلة الإثبات[3].

و لتقدير مدى حجية الدفاتر التجارية للناقل يجب أن نفرق بين الدعاوى التجارية والدعاوى المدنية على النحو التالي:

---

(1) فرحة صالح زراوي: المرجع السابق، ص:485.

(2) القرار رقم : 46728 ، المجلة القضائية، العدد:2، 1992، المشار إليه في كتاب حمدي باشا: القضاء التجاري، الطبعة.1، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة- الجزائر، 2000 ، ص:16 .

(3) جمال الدين عوض: المرجع السابق، ص:136.

ففي الدعاوى التجاريــة، نميز بين الدعاوى التجارية التي تكون بــين الناقل والتاجر والدعاوى التجارية تكون بين الناقل وغير التاجر.

فبالنسبة للدعاوى التجارية بين الناقل والتاجر، دفاتر الناقل حجية عليه في جميع الأحوال، بمعنى أنها تصلح أن تكون دليلا كاملا يبني القاضي حكمه عليه وحده حتى ولو كانت غير منظمــة، ولكن إذا كانت هــذه الدفاتر منظمة فلا يجوز لمن يريد أن يستخلص دليلا لنفسه أن يجزئ ما ورد فيها وستبعد ما كــان مناقضــا لدعواه. وهذا ما عبرت عنه **الفقرة الثانية من المادة 330 من القانون المدني** بقولها « **وتكون دفاتر التجــار حجة على هؤلاء التجار، ولكن إذا كانت هذه الدفاتر منتظمة فلا يجوز لمن يريد استخلاص دليل لنفســه أن يجزئ ما ورد فيها واستبعاد منه ما هو مناقض لدعواه** ».

أما فيما يتعلق بحجيتها له ضد تاجر أخر يتعامل معه، فلا تكون لها هذه الحجية إلا إذا كان النزاع متعلقا بعمل تجاري، وكانت منظمة وبياناتها مطابقة لبيانات الدفاتر التجارية المنظمة لتاجر المدعى عليه، أما إذا كان دفتر الناقل المدعي منظما ودفتر المدعى عليه غير منظم، يجــوز للمحكمة أن ترجح الدفتر المنظم والعكــس صحيح[1]. و هذا ما أقرته **المادة 13 من القانون التجاري** بنصها على أنه « **يجــوز للقاضي قبول الــدفاتر التجارية المنتظمة كإثبات بين التجار بالنسبة للأعمال التجارية** ».

أما إذا اختلفت البيانات في الدفاتر المنظمة للناقل والتاجر، فللقاضي الحرية في الأخذ بما ورد في دفاتر أي منهما أو طرحها جميعا وطلب دليل أخر، ولأي من الخصمين كافة طرق الإثبات لإثبات عكس ما يقضي به الدفتر التجاري لخصمه [2].

أما بالنسبة للدعاوى التي تكون بين الناقل و غير التاجر، فلا تكون دفاتر الناقل في الأصل حجــة له على غير التاجر، وهذا ما أقرته **الفقرة الأولى من المادة 330 من القانون المدني** بنصها على أن « **دفاتر الناقــل لا تكون حجــة على غيــر التجار .....** ». وهذا الحل منطقي ومبني على أساس قانوني، إذ العبرة في ذلــك حماية الطرف غير التاجر، لكونه لا يمسك دفاتر تجارية، ولهذا يستحيل عليه تقديم أية كتابة ضد دفاتر الناقل. غير أنه يجوز للقاضي الإطلاع عليها على سبيل الاستدلال للبحث عن قرائن من شأنها أن تحدد ما سيقرره [3].

أما بخصوص الدعوى المدنية أي دعاوى غير التاجر ضد الناقل، فدفاتر الناقل منظمة أو غير منظمة حجة عليه باعتبارها بمثابة إقرار صادر منه [4]. وحجتها غير قابلة لتجزئة إذا كانت منظمة، أما إذا كانت غير منظمة فيجوز تجزئتها [5]. و لا يعتبر ما ورد بالدفتر حجة مطلقة على الناقل، بل يجوز له أن يثبت ما يخالفه بكافــة

---

(1) إبراهيم نبيل سعد: المرجع السابق، ص:143.

(2) جمال الدين عوض: المرجع السابق، ص:137.

(3) فرحة صالح زراوي: المرجع السابق، ص:503 .504.

(4) إبراهيم نبيل سعد: المرجع السابق، ص:145.

(5) جمال الدين عوض: المرجع السابق، ص:139.

طرق الإثبات، ومرد ذلك أن ما ورد بالدفتر ليس إقرارا بالمعنى الفني لعدم كتابته بخط الناقل ولأنه لم يعد ليكون أداة للإثبات بحسب أصله، بل هو مجرد قرينة يجوز هدمها ولو كان التراع مدنيا (1).

ثالثـــا: الـــفـــاتـــورة.

لم يعرف المشرع الجزائري الفاتورة، وإنما نص في **الفقرة الثانية من المادة 56 من قانون المنافسة** السالف الذكر على ضرورة تسليمها عند تأدية خدمة من طرف عون اقتصادي إلى عون اقتصادي أخر. كما نص في **المادة 58 من نفس القانون** على تحريرها بالكيفيات المحددة عن طريق التنظيم .

و تعرف الفاتورة على أنها وثيقـــة حسابية تبين طبيعة وثمن البضائع المرسلـــة، أو الخدمات المنجزة ينص القانون على تسليمها أو تسلم بطلب من الزبون (2).

و قد اتخذ القضاء الفرنسي موقفا خاصا في مجال إثبات عقد النقل البري للبضائع بمقتضى الفاتورة، فقـــد قضت محكمة استئناف **PARIS** في قرارها الصادر بتاريخ:1990/03/07بأن « **الناقل منكر بعـــد الإصـــابة التكفل بالطرود محل الفاتورة** ». فهذا دليل على أخذه بها كوسيلة لإثبات العقد تطبيقا لمبدأ حرية الإثبات(3).

كما قضت محكمة النقض الفرنسية الغرفة التجارية في قرارها رقم: 12209/88 المؤرخ في: 1991/06/12 بأنه « **كقاعدة عامة وحتى بين التجار تعد الفاتورة كافية لتبيان حقيقة الخدمة إذا كانت غير منسجمة مع وصل طلب الخدمة، وبصفة خاصة مع وثيقة النقل الموقـــعة على الهامش** ».

و قد استبعدت محكمة استئناف **PARIS** في قرارها الصادر بتاريخ:1992/01/07في قضـــية **DANLAS** ضـــد **SOFFRBA** الفاتورة كوسيلة إثبات بالرغم من مصادقة الناقل عليها طبقا لمحاسبته (4).

المطلـــب الثاني

الإثبـــات بمستنـــد النقـــل.

كان عميل الناقل قديما يحرص على تحريـــر مستند يدعى « تذكرة النقل » لتيسير إثبات العقد، ونظـــرا لشكلها الفخم الذي كان يستعمل آنذاك عند التجار المرتبطيـــن أكثر بالعادات، وما كانت تتطلبه من بيانات عديدة، تحول العمل عن استعمالها تدريجيا إلى استعمال مستند بسيط بجانبها يدعى « إيصال النقل ».

و سواء كان مستند النقل عبارة عن تذكرة أو إيصال، فإن له شكلا قانونيا محددا ووظائف قانونية محددة. و سنتطرق لصور مستند النقل أولا، ثم لشكل مستند النقل و وظائفـــه ثانيا.

---

(1) جمال الدين عوض: المرجع السابق، ص:139.

(2) MARC MOINGEON ET AUTRES : LE DICTIONNAIRE DU FRANÇAIS, HACHETTE, S.G.M.L, ALGER, 1993, P:694.

(3) PIERRE BRUNAT: OP.CIT, N:145, N:1219 JUR 2.

(4) IBID, N°145, N: 1219 JUR 3.

1- صـــور مستند النقـــل.

تعد تذكرة النقل الصورة القديمة لمستند النقل بينما الإيصال الصورة الحديثة له. وسنتكلم عن تذكرة النقل أولا، وعن إيصال النقل ثانيا.

أولا: تذكرة النقـــل.

تذكرة النقل في الأصـــل كانت عبارة عن رسالـــة يكتبها المرسل للمرسل إليه، يسلمها إليه الناقل، تبين بوضوح التزامات هذا الأخير والبيانات التفصيلية الخاصة بالبضاعـــة التي تسلمها، وتعلـــم المرسل إليه بوصول البضاعة، وتدعوه بعد مراقبـــة حالتها الجيدة لدفع أجرة النقل، وكانت صياغتها تستهل بعبارة تعبر عن إيمان السابقين بالله- ولعله إيمان مصدره الخوف من مخاطر النقل وما يترتب عن حدوثها من تعويضات تفوق أجرة النقل- إذ كانت تبدأ بالعبارة التالية « **في حراسة الله وتحت إشراف الناقل...، ناقل بري للبضائع....** »[1].

و من ضمن التعريفات الفقهيـــة لتذكرة النقل نذكـــر تعريف الدكتورة سميحة القليـــوبي الـــتي تـــرى بأنها « **الصك الذي يتضمن كل ما يتعلق بالبضاعة المطلوب نقلها، وبيانات كل من المرسل والمرسل إليه وكل بيان يؤدي إلى إيضاح طبيعة البضاعة المنقولة وأشخاص الالتزام والمستفيد من هذا العقد** »[2].

و ما يلاحظ على هذا التعريف أنه ركز على نوعين من البيانات مضمون تذكرة النقل، وهي البيانـــات المتعلقة بالبضاعة والبيانات المتعلقة بأشخاص العقد.

و من خلال مراجعة نصوص **المواد 41 .42 .51 .52 من القانون التجاري** باللغتين العربيـــة والفرنســـية. لاحظنا أن المشرع الجزائري يستعمل مصطلحين في النص العربي للدلالـــة عليها هما مصطلح" **تذكرة النقل**"و مصطلح" **سند النقل**" بخلاف النص الفرنسي الذي يستعمل فيه مصطلح" **TITRE DE TRANSPORTS** " فقط. ولكنه لم يعرف لنا سند النقل إلا بعد صدور المرسوم التشريعي رقم:93/08 المـــؤرخ في:1993/04/25 المعدل والمتمم للقانون التجاري، إذ تقضـــي **الفقرة الأولى من المادة 543 مكرر8** من هـــذا الأخـــير علـــى أنـــه « **يصبح سند النقل باعتباره وثيقـــة تمثل ملكيـــة البضائع، سندا تجـــاريا عنـــدما يصـــدر و/ أو يظهر،" للحامل" أو"لأمر"** ». و التي يستفاد منها بأن سند النقل هو ورقة تجارية تمثل ملكية البضائع عنـــدما تصدر و / أو تظهر للحامل أو لأمر شخص معين، تتضمن بيانات قانونية نص عليها القانون التجاري. وبهذا التعريف يتميز عن عقد النقل في حد ذاتـــه.

و تجب الإشارة كذلك إلى أن المشرع الجزائري بتعريفـــه لسند النقل أي تذكرة النقل يكون قد تفادى الخطأ الذي وقع فيه المشرع الفرنسي في تعريفه لتذكرة النقل في نص **المادة101 من قانون التجارة**، الذي يفهم

---

(1) RENÉ RODIERE : DROIT COMMERCIAL : CONTRATS COMMERCIAUX - FAILLITE, SIREY, PARIS, 1977, P: 2.

أنظر في الملحق رقم: **(01)** أول نموذج لتذكرة النقل مستمد من المجلد العالمي للفقيه « GOYOT » الصادر سنـــة 1780.

(2) سميحة القيلوبي: المرجع السابق، ص:462.

منه أن العقد لا يتم تكوينه إلا بتحرير تذكرة النقل. غير أن الملاحظ أن هذه المادة لم تسلم من النقد بحجة أن العقد عقد رضائي كما سبق القول[1]. بينما نجد أن المشرع المصري تفطن للخطأ الذي جارى فيه المشرع الفرنسي بإلغائه تعريف تذكرة النقل في قانون التجارة الجديد السالف الذكر[2].

و قد نصت **الفقرة الأولى من المادة 41** و **الفقرة الثانية من المادة 543 مكرر8 من القانون التجاري** على البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها تذكرة النقل، حيث تقضي **الفقرة الأولى من المادة 41** بأنه « **على المرسل أن يبيـــن بتذكرة النقل اسم المرسل إليه وعنوان ومكان تسليم الأشياء المنقولـــة ونوعها وعددها ووزنها أو حجمها** ». وتقضي **الفقرة الثانية من المادة 543 مكرر8** بأنه « **....يجب أن يحتوي علـــى اســـم الشخص الطبيعي أو المعـــنوي للشاحن أو اسمه التجاري ومهنته أو غرض شركته ومقر سكناه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة والبيانات التي تسمح بالتعريف عن قيمتها** »

و من خلال هذين النصين يتبين لنا أن البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها تذكرة النقل هـــي:

1- اسم الشاحن أي المرسل ومهنته أو غرض شركته ومقر سكناه أو عنوان شركته.

2- اسم المرسل إليه وعنوانه.

3- مكان تسليم البضائع المنقولة.

4- نوع البضائع المنقولة وعددها ووزنها أو حجمها وكل البيانات التي تسمح بالتعرف عن قيمتها.

و بنص المشرع على هذه البيانات فقـــط، يبين لنا أنه لم يول لها العناية الخاصـــة الـــــتي أولتـــها لهـــا التشريعات المقارنـــة بنصها على بيانات أخرى إجبارية بدقـــة وبصفة منفصلة، على غرار تلك التي نص عليها المشرع الجزائري نظر لأهميتها في فض النـــزاعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ العقد.

ولهذا نقول بقول غالبية الفقهاء أن هذه البيانات واردة على سبيل المثال وتمثل الحد الأدنى الواجب مراعاته وتدوينه في تذكرة النقل، فيمكن للمتعاقدين أن يتفقا على بيانات أخرى كتاريخ بـــدأ عملية النقل أو الميعاد الذي تصل فيه البضاعة أو التعويضات اللازم دفعها في حالة التأخر أو هلاك البضاعة أو تلفها أو تنازل الناقل مقدما عن الدفع بعدم المسؤولية....و غير ذلك من البيانات التي يرى المتعاقدان ضرورة إضافتها [3] .

---

(1) تقضي المادة **101** المذكورة أعلاه بما يلي:

« LETTRE DE VOITURE FORME UN CONTRAT ENTRE LÉXPÉDITEURET ET LE VOITURIER OU ENTRE LÉXPÉDITEURE, LE DESTINATAIRE, LE CONNISSIONNAIRE ET LE VOITURIER...» YVE SCHAPUT ET AUTRES : CODE DE COMMERCE, DALLOZ, PARIS, 1999, P:52.

(2) تقضي المادة **26** من قانون التجارة المصري القديم بما يلي: « تذكرة النقـــل هي عبارة عن مشارطـــة بين المرسل وأمين النقل أو بين المرسل و الوكيل بالعمولة وبين أمين النقل »، أسامة أحمد شتات: قانـــون التجارة وفقا لأخر تعديلاته، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 1997، ص:25 .

(3) علي حسن يونس: العقود التجارية، دار الفكر العربي، بدون ذكر مكان النشر، 1970، ص:202.

مصطفى كمال طه و علي البار ودي: القانون التجاري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت – لبنان، 2001، ص:555.

غير أنهم يؤكدون أنها غالبا ما تتضمن جملـــة من البيانات تهدف صراحة إلى التعريف بـــأطراف العقـــد وبالبضاعة المرسلة وبأجرة النقل ومصاريف الخدمات الملحقة بها وبأماكن القيام والوصول.

فبخصوص البيانات المتعلقة بأطراف العقـــد، وهم المرسل والناقل والمرسل إلـــيه والوكيل بالعمولة إن وجد، فيجب أن تبين أسماءهم وعناوينهم(1). وتكمن أهمية هذه البيانات في السماح للأطراف التعرف علـــى بعضهم البعض، وأكثر من هذا تفادي رفض دعاوى المسؤولية شكلا ولـــعدم الاختصاص المحلي لأن المحكمة المختصة عادة هي محكمة موطن المدعي عليه(2).

و فيما يتعلق بالبيانات الخاصة بالبضاعة، كعلاماتـــها وأرقامها، وعدد الطرود وأرقامهـــا، وكيفيـــــة حزمها، وطبيعتها ووزنها، ومقدار الطرود وحجمها، فهي مهمة جدا لأن حساب أجرة النقل وتعرف المرسل إليه على البضاعة يتوقف عليها (3).

و فيما يخص البيانات المتعلقة بأجرة النقل ومصاريف الخدمات الملحقـــة، كبيان استحقـــاق الأجرة عند الانطلاق أو عند الوصول بهـــدف السماح للناقل من معرفـــة المدين الأصلي بأجرة النقل، خصوصا عندمـــا يكون المرسل إليه شخصا أخر غير المرسل، كما هو الحال بالنسبة للبائع مرسل البضاعة لعميله المشتري. و أما عن مصاريف الخدمات الملحقة فهي متعددة، لا يمكـــن إحصاؤها كاملة، ومع ذلك يمكـــن أن ترد المصاريف الملحقة على سبيل المثال للخدمات التالية:

ـــ الشحن، عند القيام أو التفريغ عند الوصول أو الخدمتين معا.

ـــ التخزين، عندما تحفظ البضاعة في المخزن سواء عند القيام أو عند الوصول.

ـــ الوزن، في حالة طلبه من الناقل و/ أو المرسل.

ـــ علاوة التأمين.

ـــ وثائق النقل.

ـــ الرسم الضريبي.

ـــ الإرسالات لقاء الدفع(4).

و أخيرا فيما يتعلق بالبيانات الخاصة بأماكن القيام والوصول، فهي تسمح للناقل من جهة تحديد خط السير ومسافته الضرورية لتحديد الأجرة، ومن جهة أخرى تسمح له بتنظيم نقل البضاعة في ظروف حسنة باستغلاله

---

(1) معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:643.

(2) A- ZAHI : OP.CIT, P:83.

(3) عبد الحميد الشواربي: المرجع السابق، ص:285.

(4) L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS : TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, P:144. 145.

أنظر الملحق رقم: (**02**) المتضمن الإشعار بإرسال بضاعة مقابل دفع المبالغ المستحقة للناقل.

الجيد لوسائل النقل[1].

و هذه هي البيانات التي تمثل الحـــد الأدنى، و التي يجب أن تظهر على تذكرة النقل برأي شراح وفقهاء القانون التجاري. بالإضافة لبيان تاريخ الانطلاق في النقل لأنه يسمح بتقييم التأخير المحتمل في السير بالبضاعة.

و مما سبق ومن تفحص بعض نماذج تذكرة النقل، خلصنا إلى أن تذكرة النقل تتضمن البيانات التوجيهية التالية:

1- البيانات الخاصة بالتذكرة في حد ذاتها كرقمها وتاريخ إصدارها.

2- البيانات المتعلقة بأطراف العقد.

3- البيانات المتعلقة بالبضاعة.

4- البيانات المتعلقة بأجرة النقل ومصاريف الخدمات الملحقة

5- البيانات الخاصة بأماكن القيام والوصول والميعاد المعين لمباشر النقل.

6- البيانات الخاصة بختم و/ أو توقيع أطراف العقد.

و أنه جـــرى العمل على تحريرها في أربـــع نسخ، نسخة أصليـــة وثلاثة نسخ بحسب عدد الأطـــراف المرســـل والناقـــل والمرسل إليـــه[2].

ثانيا: إيـــصال النقـــل.

يقصد بمصطلح الإيصال **RÉCÉPISSÉ** مستند خطـــي يعترف بموجبه الناقل بتسلم البضـــائع ويثبـــت ذلك، و على سبيل المثال يسمى إيصالا المستند الذي يشهد على تسلم مصلحـــة البريد الإرساليـــة لإرسالها أو على تسلم المرسل إليه الإرسالية [3].

و يرجع الفضل في نشأة إيصال النقل لشركات النقل بالسكك الحديدية خلال القرن الماضي التي أعفت المرسلين المتعاملين معها من تسليمها تذكرة النقل، و دأبت بإعطائهم إيصالات تصدرها هي صالحة للإثبات في مواجهتها في حالة النزاع، من نسختين الأولى تبقـــى لدى المرسل و أخرى تسلم للمرسل إليه، تهربـــا مـــن الضرائب التي كانت تفرض على تذاكر النقل. غير أن المشرع الفرنسي أخضعه للضرائب ونظـــم أحكامـــه بمقتضى قانون المالية المؤرخ في:1803/05/13 [4].

و في هذا الصدد قضت محكمة النقض المصرية في قرارها الصادر بتاريخ:1972/01/05 بأن « **... المشرع أخضع لرسم الدمغـــة استمارات النقـــل"البوالص"، وغيرها من المستندات التي تقوم مقامها المتعلقة بنقل**

---

(1) A- ZAHI : OP.CIT, P: 87.
(2) IBID.

(3) منصور القاضي: المرجع السابق، ص:328 .

أنظر نماذج عملية حديثة لتذكرة النقل في الملحق رقم: **(03)** .

(4) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORT, OP.CIT, P: 382.

البضائع والمنقولات، ولا يستوجب أن تكون هذه الاستمارات صادرة ممن يمتهن عملية النقل، وإنما يكفي لاستحقاق الرسم أن يتم النقل مقابل أجر، ودون اعتداد بما إذا كان صاحب البضاعة يتولى عملية النقل بنفسه أو يعهد بها إلى سواه »[1].

و من التعريفات الفقهية لإيصال النقل نذكر تعريف الدكتور علي حسن يونس الذي يرى أنه « **يطلق عليه في لغة الدراجة "البوليصة" وهي عبارة عن قسيمة من صورتين يحررها الناقل ويوقع عليها كل من الناقل والمرسل، ويسلم الناقل للمرسل إحدى النسختين ويحتفظ لنفسه بالنسخة الأخرى، ويستطيع المرسل التعامل على النسخة التي بيده في أثناء سير البضاعة، كما يمكنه إرسالها إلى المرسل إليه لاستلام البضاعة بمقتضاها وتكون البوليصة أداة إثبات شروط النقل بين المتعاقدين وهي بذلك تؤدي الغاية التي تؤديها تذكرة النقل »**[2]. و يلاحظ على هذا التعريف أنه ركز على انتزاع إيصال النقل من دفتر ذي قسائم مع احتفاظ الناقل بالأصل، و على تبيان وظائفه الشبيهة بوظائف تذكرة النقل.

و تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يعرف الإيصال و لم ينظم أحكامه في القانون التجاري، بخلاف بعض القوانين التجارية المقارنة التي نصت على إمكانية طلب المرسل إيصالا موقعا من الناقل بتسلم البضاعة محل النقل وحددت البيانات الواجب توافرها فيه، لاسيما **القانون التجاري المصري في المادة 219** ، **و القانون التجاري الكويتي في المادة 440، و القانون التجاري العراقي في الفقرة الأولى من المادة 254** [3]. إلا أنه نظم أحكامه في اللوائح التنظيمية الخاصة بتنظيم النقل البري[4].

و يتميز إيصال النقل عن تذكرة النقل بقلة بياناته فهو لا يشمل إلا على البيانات التالية:

1/ بيان تاريخ الإيصال.

2/ البيانات الخاصة بأجرة النقل على النحو السالف الذكر في تذكرة النقل.

3/ البيانات الكافية لتعيين ذاتية البضاعة محل النقل.

و خلاصة القول أن هذه البيانات نصت عليها القوانين التجارية المقارنة المذكورة أعلاه، وأن إيصال النقل يحرر من نسختين[5].

---

(1) سعيد أحمد شعلة: المرجع السابق، ص:24.

(2) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:205.

(3) معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:645 ، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:23.24.

(4) A- ZAHI : O.P.CIT, P:72.75.76.

(5) أنظر نموذج الإيصال الإرسال في النقل عبر الطرق في فرنسا، الملحق رقم: **(04)** .

2- شكـــل مستند النقل ووظائفـــه.

لشكل مستند النقل دور في تحديد طريقـــة تداول هذا المستند، وسنتكلم عن شكل مستند النقل أولا، ثم عن وظائف مستند النقـــل ثانيا.

أولا: شكـــل مستند النقـــل.

تقضي **المادة 543 مكرر9 من القانون التجاري** بأنه « **يأخذ سند النقل حسب الشروط المنصوص عليها في المادة السابقـــة، شكل السند التجـــاري، سوءا كانت البضاعـــة في طريق النقل أو وصلت إلى الجهة المقصودة** ».و تقضي **الفقرة الأولى من المادة 543 مكرر10** بأن « **ســـند النقـــل الصـــادر " لشـــخص مسمى " هو سند اسمي، وتسلم البضاعة للشخص المعين** ».

و باستقراء نص المادة 543 مكرر8 السالفة الذكر و هذين النصين الأخيرين، يتضح لنا أن سند النقل أي تذكرة النقل إما أن يكون سندا اسميا أي باسم شخص معين، و إما أن يكون سندا إذنيا إذا حرر لإذنه أو لأمره، و إما أن يكون سندا للحامـــل.

ثانيـــا: وظائـــف مستند النقـــل.

بعد التعرف على محتوى مستند النقل من بيانات، اتضح لنا أنه يتضمن الشروط الأساسية للنقل وقائمـــة الالتزامات الملقاة على عاتق كل طرف من أطراف العقد، وعلى هذا الأساس يلعب مستند النقل ثلاث وظائف فهو مذكرة إعلامية، ووسيلة إثبات، وسند يمثل البضاعة.

أ / مستند النقل مذكرة إعلامية.

لمستند النقل وظيفة إعلامية مزدوجة بالنسبة للناقل وبالنسبة للمرسل إليه، فبالنسبة للناقل يعلمه مثلا بمكان توصيل البضاعة وبشخص المرسل إليه لكي يكون تسليمه البضاعـــة للمرسل إلـــيه الحقيقي مبرئا لذمته، فهو إذن الصك الذي ينتظـــره المرسل من الناقل، بمقتضاه يراقب مـــدى إنجاز الناقل لالتزاماته بمطابقة أعماله مع التعليمات المرسلة إليه[1].

أما بالنسبة للمرسل إليه فيسمح له بمعرفة الشروط التي في ظلها تنقل البضاعة، وما هي المهام التي ينتظرها المرسل من المرسل إليه، كمراقبة حالة البضاعة ودفع الأجرة إذا كانت مستحقة الأداء عند الوصول[2]. وهذه الوظيفة المزدوجة لمسند النقل تظهر لنا أن الناقل ضامن كليا أو جزئيا للمرسل التزامات المرسل إليه[3].

---

(1) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORT, O.P.CIT, P:401.
(2) A- ZAHI : O.P.CIT, P:88.
(3) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORT, O.P.CIT, P:401.

ب/ مستند النقل وسيلة إثبات.

مستند النقل سند كتابي له أهميـــة خاصة في إثبات العقد في نطاق البيانات الواردة فيـــه، لاسيما إثبات الالتزامات التي أخذها كل من المرسل والناقل والمرسل إليه على عاتقهـــم، وكذا حالة وحقيقة البضاعة المنقولة عندما يتسلمها الناقل أو حالة وحقيقة البضاعة المسلمة للمرسل إليه، وكذلك تبيان من تولى تحريره و توقيعات مختلف أطراف العقد و على من يقع دفع أجرة النقل [1].

فقد قضت محكمة استئناف **GRENOBLE** بتاريخ:1990/01/23 أن « **إثبات اتفاق الأطراف يمكن أن ينتج من تذكرة النقل لأنها تجسد عقد النقل ولها إذن الطابع الإثباتي، كما يمكن أيضا أن يحصل عن طريق الإيصال الذي هو الوسيلة العادية لإثبات عقد النقل وتنفيذه معا** »[2].

و مستند النقل يحتفظ بقيمته في إثبات البيانات الواردة بـــه فعلا، ولو كانت البيانات ناقصة، مادامـــت تشتمل على العناصر الأساسية للعقد، بل ويستطيع ذو الشأن أن يكمـــل الإثبات الناتج عن مستند النقل طبقا للقواعد العامة في الإثبات[3].

غير أن الفقه تساءل عما إذا كان يجـــوز إثبات عكس ما تضمنه مستند النقل مـــن بيانات بكافة وسائل الإثبات بما فيها القرائن والبينة أو لا ؟.

للإجابة عن هذا التساؤل انقسم الفقـــه إلى فريقين، الفريق الأول يرى ذلك بحجـــة أن القانون والرأي السائد في القضاء لا يوجب إثبات العقد بالكتابة [4]. و الفريق الثاني لا يرى ذلك لأن مثل هذا القول يضعف من قيمة مستند النقل ويضر بطرفي العقد معا، كما أنه يعرقل دور مستند النقل في تداول البضاعة المنقولة [5]. ويعد رأي هذا الفريق الأخير هو الراجح، وقد أخذ بـــه المشرع الجزائري وما يبين استمالة المشرع لهذا الرأي تنظيميه لسند النقل كورقة تجاريـــة يجوز تداولها بالطرق التجاريـــة، في حين أنـــه كان في السابق قبل صدور المرسوم التشريعي رقم: 93/08 السالف الذكر يأخذ برأي الفريق الأول.

---

(1) وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية الغرفة المدنية في قرارها بتاريخ:1914/05/24، الحيثية الخامسة أن « وثيقة النقل حجة بما ورد فيها من شروط العقد إلى غاية إثبات العكس ». BARTHÉLÉMY MARCADAL : O.P.CIT, P:17.

وهذه الحجية أكد عليها القانون التجاري المصري في المادة 221 والعراقي في المادة 255.

(2) L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS : O.P.CIT, P:141.

(3) علي البار ودي: المرجع السابق، ص:181.

(4) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص:167، علي حسن يونس: المرجع السابق، ص: 200، حسن النوري: القانون التجاري، دار الجبل للطباعة، مصر، بدون ذكر سنة النشر، ص:106، وكذا محي الدين إسماعيل علم الدين: المرجع السابق، ص:481.

(5) عبد الحميد الشواربي: المرجع السابق،287، علي البار ودي: المرجع السابق، ص:281، سعيد الجدار: عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد رقم:99/17، دار المطبوعات التجارية، الإسكندرية – مصر، بدون ذكر سنة النشر، ص:46.

ج/ مستند النقل يمثل البضاعة.

لمستند النقل أهمية أخرى بجانب أهميته في الإعلام والإثبات، وتظهر هذه الأهمية في أنه يمثل البضاعة ويقوم مقامها، بحيث يمكن اعتبار التنازل عن مستند النقل بمثابة التنازل عن البضاعة [(1)]. وهذا الحكم يستند إلى نصوص المواد السالفة الذكر التي تجيز تحرير سند النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل على غرار الأوراق التجارية الأخرى، و إلى نص **الفقرة الثانية من المادة 32 من القانون المدني** التي تعتبر الدائن المرتهن حائزا للبضائع إذا تسلم سندا يمثل البضاعة المرهونة ويعطي حائزه دون غيره حق تسلمها، حيث تقضي بأنه « **ويعتبر الدائن حائزا للبضائع متى كانت تحت تصرفه في مخازنه أو سفنه أو في الجمارك أو في مستودع عمومي أو كان بيد الدائن قبل وصولها وثيقة الشحن أو أي سند نقل أخر معادل لها** ».

و كذلك إلى القاعدة العامة المنصوص عليها في **الفقرة الثانية من المادة 813 من القانون المدني** التي تنص على أن « **تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها** ».

و الحكمة التي أرادها المشرع من هذه الوظيفة هي تمكين المرسل إليه من التصرف في البضاعة سواء مازالت في الطريق أو وصلت إليه، فيستطيع بيعها لو عرض عليه ثمن أعلى يحقق مصلحته، ويستطيع رهنها لو احتاج إلى الاقتراض[(2)]. و يتم ذلك بالتظهير إذا كان لأمر أو لإذن شخص معين، حيث تقضي **المادة 543 مكرر11 من القانون التجاري** بأن « **سند النقل المتضمن شرط لأمر قابل لتحويل عن طريق التظهير من الشخص الذي صدر لأمره** ».

أما إذا كان للحامل فالأصل أن تداوله يتم بالمناولة اليدوية، غير أن المشرع الجزائري خرج عن هذا الأصل وأجاز إمكانية تداوله عن طريق التظهير على بياض، إذ تقضي **المادة 543 مكرر12 من القانون التجاري** بأن « **سند النقل الصادر "للحامل" قابل للتحويل عن طريق التظهير على بياض حسب الشروط المنصوص عليها في المواد من 396 إلى 402 من هذا القانون** ».

و أما إذا كان اسميا فالراجح أنه لا يمثل البضاعة المنقولة لأنه غير قابل للتداول مما يتعين معه على الناقل أن يسلم البضاعة إلى الشخص الوارد اسمه في المستند أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني[(3)]. غير أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذا

---

(1) يلاحظ أن القانون الفرنسي واللبناني لا يعتبران مستند النقل ممثلا للبضاعة لاشتراطهما الشكل الاسمي لتذكرة النقل، جلال وفاء محمدين: المرجع السابق، ص:298،

GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT : O.P.CIT, P:761, ET PHILIPPE LE TOURNEAU : CONTRAT DE TRANSPORT, RÉP.D.CIV DALLOZ, T:IV, PARIS, 2001-2, P:8.

(2) أحمد محرز: المرجع السابق، ص:124.

(3) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص:167 .

الرأي الراجح و أجاز إمكانيـــة تداول المستند الاسمي عن طريق التظهـــير، حيث تقضي **الفقرة الثانيـــة من المادة 543 مكرر 10** بأن « **...سند النقل يظل قابلا للتحويل من صاحبه عن طريق التظهير حتى لـــو كان له شكل سند اسمي** ».

و تجب الإشارة إلى أن حيازة مستند النقل تعتبر حيازة رمزيـــة وليست حيازة فعلية للبضاعة، فهي حيازة أدنى مرتبة من الحيازة الفعلية إذا كان كل من الحائزين حسني النيـــة، والسند القانوني لذلك ما قضـــت بـــه **الفقرة الثانية من المادة 813 من القانون المدني** بقولها « **على أنـــه إذا تسلم شخص هـــــذه الســـندات وتسلم أخر البضاعـــة ذاتها وكان كلاهما حسن النية، فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضاعـــة** ».

إضافة إلى هذه الوظائف الثلاثة السابقة يرى الأستاذ **MARCADAL** أن لمستند النقل وظيفة رابعة وهي أنه سند تبرير يظهر حق حامله الشرعي في طلب البضاعة من الناقل(1).

---

(1) BARTHÉLÉMY MERCADAL : O.P.CIT, P: 16.

الفصـــل الثانـــي

أثـــار عقد النقل البري للبضائع.

يرتب عقد النقل البري للبضائع الناشئ على الوجه القانوني عدة التزامـــات في ذمة كل من الناقل والمرسل، وكذا في ذمة المرسل إليه متى اكتسب صفة الطرف في العقد. وسنتطرق في المبحث الأول لالتزامات المرسل، وفي المبحث الثاني لالتزامات الناقل، وفي المبحث الثالث لالتزامات المرسل إليه.

المبحـــث الأول

التـــزامات المرســـل

يلتزم المرسل في إطار عقد النقل البري للبضائع بتقديم البيانات الصحيحة للناقل عن البضاعة المرسلة وهوية المرسل إليه ومكان الوصول، ويلتزم بإعداد البضاعة للنقل إذا اقتضت طبيعتها ذلك، وكذلك بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل، كما يلتزم بدفع أجرة ومصروفات النقل إذا كانت مستحقة عند الإرسال.

وسنتكلم في المطلب الأول عن الالتزام بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسلة، وفي المطلب الثاني عن الالتزام بإعداد البضاعة للنقل، وفي المطلب الثالث عن الالتزام بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل، وفي المطلب الرابع عن الالتزام بدفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الإرسال.

المطلـــب الأول

الالتزام بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسلة.

يلتزم المرسل طبقا لنص **الفقرة الأولى من المادة 41 من القانون التجاري** السالفة الذكر بتقديم البيانات الخاصة بالبضاعة وهوية المرسل إليه ومكان تسليم البضاعة، كما يلتزم بأن تكون هذه البيانات صحيحة وكافية.

و يترتب على تقديم المرسل بيانات خاطئة أو غير كافية قيام مسؤوليته اتجاه الناقل و اتجاه الغـــير، التي تجد أساسها القانوني في نص **الفقرة الثانية من المادة 41 من القانون التجاري** التي نصت على أن «**... المرسل مسؤول اتجاه الناقل والغير عن الأضرار الناشئة عن إهمال البيانات المذكورة وعدم صحتها أو كفايتها** ».

غير أنه يمكن للمرسل دائما إثبات خلاف ذلك لاستبعاد مسؤوليته، فإذا ما ثبتت فلا يترتب عنها بطلان تذكرة النقل وإنما يلتزم بتعويض الأضرار الناجمة عن خطئه[1]. وإذا ما ترتب عن خطئه عـــدم تحصيل الناقل الأجرة الحقيقة للنقل، فلهذا الأخير طلب تكملتها والتعويض عما أصابه من ضرر، وحق الناقل في هذا التعويض لا يؤثر بأي حال على مسؤوليته الناشئة عن العقد اتجاه أي شخص أخر غير المرسل[2].

---

(1) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:373.

(2) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص:166.

و بالمقابل إذا ما أثبت الناقل توقع المرسل الضرر إزاءه، فله دائما إمكانية التمسك بخطأ المرسل كسبب للإعفاء أو للتخفيف من مسؤوليته[1].

و تجدر الإشارة أن العيوب التي قد تشوب البيانات الـــتي يقدمها المرسل للناقل، يستطيع كشفها بفضل ممارسة حق الفحص في الوقت الذي يتسلم فيه البضاعة، ويمكنه عندها إبداء تحفظات على تذكرة النـــقل بغرض حفظ حقوقه في حـــالة النقص أو التلف الثابت عند التسليم، أما إذا لم يبد التحفظات فـــلا يمكنه فيما بعد الاحتجاج بعدم ممارسة حق الفحص لاستبعاد مسؤوليته، لأن قبوله لتذكرة النـــقل قرينة على تسلم بضاعة مطابقة للبيانات التي أعطاها له المرسل عنها، وبدأ من هذا التسليم كل ضياع أو تلف يفترض أنه حصل بسبب فعل الناقل و يحمل كل تبعاته القانونية [2].

و حماية للغير من كل غش، قد يتفق عليه المرسل والناقل، قرر المشرع صراحة مسؤولية المرسل اتجاهه عن الأضرار الحاصلة له بسبب إخلال المرسل بالتزامه بتقديم البيانات الصحيحة والكافية عن البضاعة محل النقل.

المطلـــب الثاني

الالتزام بإعداد البضاعة للنقـــل.

تنص **المادة 43 من القانون التجاري** بأنـــه « **إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع والتلف ولا يؤدي لضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة** »[3].

و باستقراء هذا النص يتبين لنا أن الالتزام بإعداد البضاعة للنقل يقع على عاتق المرسل، وأن ذكر المشرع التحزيم كصورة من صور إعداد البضاعة للنقل وارد على سبيل المثال، فقد تتطلب بعض البضائع التغليف بشكل مناسب لطبيعتها كما هو الشأن بالنسبة للبضائع القابلة للكسر حتى تتحمل مرحلة النقل، وقد تتطلب بضائع أخرى التعبئة طبقا للأصول الفنية اللازمة لذلك ووفقا لطبيعتها كما هو الشأن بالنسبة للمواد السائلـــة أو الحبوب[4].

و لا يقتصر التزام المرسل بإعداد البضاعة على حزمها أو تغليفها أو تعبئتها، بل يمتد ليشمل كذلك عملية تشخيصها. هذه العملية التي يمكن تفسيرها بكيفيات أو طرق مختلفة بحسب نوع البضائع محل النقل، لاسيما ترقيم الطرود، وضع العلامات والبطاقات، الوزن...إخ [5]. ولا تقتصر أهمية عملية التشخيص على

---

(1) A- ZAHI : O.P.CIT, P:84. 85.

(2) IBID, P: 85.

(3) تقابل هذه المادة ، المادة 224 من القانون التجاري المصري ، و الفقرة الثالثة من المادة 441 من القانون التجاري الكويتي ، و الفقرة الأولى من المادة 458 من القانون التجاري العراقي، والمادة 635 من القانون التجاري التونسي، معوض عبد التواب: المرجع السابق،ص:679، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:24.23.19.

(4) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:467.

(5) PHILIPPE LE TOURNEAU : O.P.CIT, P:9.

المرسل فقط، بل تمتد إلى باقي أطراف العقد[1].

و قد يحصل أحيانا أن يشترط الناقل حصول التغليف بطريقة معينة أو يحدد شكل العبوات التي توضع فيها البضاعة أو حجمها، فيتعين على المرسل تنفيذ هذا الاتفاق، وإلا جاز للناقل الامتناع عن استلام البضاعة [2].

و لعل الحكمة من فرض هذا الالتزام على المرسل ليست فقط حماية البضائع المنقولة، بل أيضا حـــماية الأشخاص القائمين على النقل و وسيلة النقل والغير، وكذا البضائع المملوكة للغير والمنقولة مع ذات البضائع محل النقل والخاصة بالمرسل. ولا يقتصر دور التحزيم على الدور الحمائي، بل له قانونا دور تجاري وجمالي، لأنه بمظهره يستطيع المرسل إليه إعطاء تقدير أولي حول نوعية البضاعة المرسلة [3].

و قد لا يتولى المرسل بنفسه القيام بعملية التحزيم، بل قد يعهد القيام بها إلى شخص محترف، الذي يقع على عاتقه دائما واجب تقديم النصيحة لزبونه المرسل عن كيفية التحزيم[4]. و لتحديد ما إذا كانت البضاعة تتطلب التحزيم أو لا، يعتد في أغلب الأحوال بخصائصها الذاتية وما تقره الأعراف التجارية في هذا المجال.

و يشترط في التحزيم لكي يعتد به قانونا أن يكون بشكل يقي البضاعة المرسلة من التلف أو الضياع، ولا يسبب أضرارا للغير، وبمعنى أخر أن يتلاءم مـــع طبيعة البضاعة، وأن لا يسبب ضررا للغـــير، وأن يكون بشكل كاف يضمن الحفاظ على سلامة البضاعة أثناء النقل[5].

و يقع عبء إثبات التحزيم على عاتق المرسل، و إن كان سهلا عليه إثباته بالنسبة لبعض البضائع، فإنه بالنسبة لبعض البضائع الأخرى يصعب عليه تقديم دليل عنه، كما هو الشأن بالنسبة للسيارات والآلات الميكانيكية ذات المحرك[6].

و تجدر الإشارة أن تطور التقنيات في مجال إعداد البضائع للنقل أدى إلى ظهور ما يسمى بالحاويات منذ أكثر من عشرين سنة، التي توضع تحت تصرف المرسلين في أغلب الحالات لملئها بالبضائع المرسلة وترتيبها بشكل يتلاءم مع طبيعتها و يحميها [7].

و قد قرر المشرع مسؤولية المرسل أو الناقل عن الأضرار الناشئة عن عيوب إعداد البضاعة للنقل في نص **المادة 44 من القانون التجاري،** التي تقضي بأنه « **يكون المرسل مسؤولا عـــن الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم غير أن الناقل يكون مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن عيوب التحزيم أو انعدامـــه إذا قبل الشيء وهو عالم بعيوب التحزيم أو انعدامه.**

---

(1) A -ZAHI : O.P.CIT, P:92. 93.

(2) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص: 219.

(3) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:52.

(4) IBID.

(5) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:434.

(6) A- ZAHI : O.P.CIT, P:90.

(7) IBID, P:91.

و إن عيوب التحزيم الخاص بالشيء المنقول لا يعفي الناقل من التزامات المتولدة بموجب عقود نقل أخرى ».

و لكي يستطيع الناقل أن يتمسك بمسؤولية المرسل إليه عليه، أن يقدم دليلا قطعيا عن نقص أو عدم ملاءمة التحزيم لطبيعة البضاعة، وكذلك عن العلاقة السببية بين النقص و الضرر الناجم عــنه، و في هذا الصدد قضت محكمة استئناف **AIX-EN-PROVENCE** الغرفة الثانية في قرارها الصادر بتاريخ:1978/05/24 في قضية **BOYER** ضــد **SATIF** بأن « **واقعـــة ضياع البضاعة أو تلفـــها أثـــناء النقل كتسرب المـــواد السائلة المنقـــولة، لا يكفي لإثبات عيب التحزيم »**[1] . و « **حتى عندما يصف الخبير البراميل المعبئـــة فيها هذه المواد بأنـــها ذات نوعية رديئة، يقع على عاتق الناقل أيضا عبء إثبات العلاقة السببية بين هذه الرداءة والضرر »**، وهذا ما قضت به محكمة استئناف **PARIS** في قرارها الصادر بتاريخ:1979/06/15[2] .

و لقيام مسؤولية الناقل يجب أن يكون عالما بانعدام الإعداد أو بعيب الإعداد، ومع ذلك قبل نقل البضاعة، إذ عليه تبصير المرسل بالعيوب المشار إليها بإبداء تحفظات خاصة بذلك في تذكرة النقل أو رفض استلام البضائع محل النقل[3]. وكل شرط يقضى بعدم مسؤولية الناقل باطل وعديم الأثر طبقا لنص **المادة 77 من القانون التجاري.**

غير أن إبداءه لتحفظـــات عن التحزيم و إن كانت من مصلحته لا تزيل مسؤوليته المفترضـــة عن ضياع أو تلف البضاعة مـــحل النقل بمقتضى **المادة 47 من القانون التجاري**، وبمعـــنى أخر لا تؤدي إلى قــــلب عبء الإثبات، بل يبقى على الناقل دائما إثبات أن الضرر حصـــل نتيجـــة عيب التحـــزيم الـــذي يتمســـك به، بناء على تحفظات صحيحة تساعد بصفة كبـــيرة في هذا الإثبات، وهذا ما أكدتـــه محكمـــة استئناف **AIX-EN-PROVENCE** في قرارها الصادر بتاريخ:1993/09/16 [4].

و لكن هذه التحفظات لا تتطلب مصادقـــة المرسل عليها، لكي تكون صحيحة ومنتجـــة لأثارها كتلك التي يبديها المرسل إليه عند التسليم، وإنما فعليتها تتوقف عـــلى تحديدها بدقـــة، وهذا ما قضت بـــه محكمة استئناف **PARIS** في قرارها الصادر بتاريخ:1978/05/25 [5].

و يترتب على عدم إبداء الناقل التحفظات قيام قرينـــة بسيطـــة، مفادها أنه استلم البضاعة بحالة جيـــدة ومطابقة للبيانات المذكورة في تذكرة النقل، يجوز للناقل إثبات عكسها. وقد أكدت هذه القرينة بعض القوانين

---

(1) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:52, N: 1167 JUR 2.
(2) IBID, N: 59, N: 1167 JUR 3.
(3) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:56.
(4) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:60, N: 1168 JUR 1.
(5) IBID, N: 60, N: 1686 JUR 3.

التجارية العربية، لاسيما **القانون التجاري المصري في المادة 224، و العراقي في المادة 260، و السوري في الفقرة الثانية من المادة 359، و الأردني في الفقرة الثانية من المادة 72، بخلاف القانون التجاري الجزائـــري و التونسي**[1]. كما أكـــد القضاء الفرنسي هذه القرينة، فقـــد قضت علـــى سبيل المثال محكمـــة استئناف **AIX-EN-PROVENCE** الغرفة الثانية في قرارها الصادر بتاريخ:1983/07/07 في قضية **TRADEXEL** ضد **TRANSPORTS IMPORT- EXPORT** بأن « **البلل المعاين عند تسليم البضاعة من واجب الناقل الانتباه إليه وتحفظ عليه إذا كان موجودا عند الانطلاق وعدم تحفظه دليل على أنه استلم البضاعة بحالة جيدة** »[2].

و يكون الناقل عالمـــا بالعيب إذا كان العيب ظاهـــرا أو كان مما لا يخفى على الناقل العادي أي النـــاقل المحترف المتخصص في مجاله [3].

و لا يستطيع الناقل الإفـــلات من المسؤولية عن ضياع أو تلف البضائع محل النقل، بحجة أن سبب ذلك يرجع إلى عيب أو تقصير في حزم أو تعبئة أو تغليف بضائع أخرى منقولة مع البضائع التي أصابها التلف، على أساس أنه ملزم بالتأكد من سلامة إعداد جميع البضائع التي يوافق على نقلها. فلا يستطيع التنصل من المسؤولية في مواجهة المرسل الذي هلكت بضائعه محل عقد النقل، بحجة أن ذلك يرجـــع إلى سوء إعداد بضائع أخرى محل عقد نقل أخر. ويقع باطلا كل اتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية حماية للمرسل والغير الذي اعتمـــد على حرص الناقل والتزامه بالفحص (4).

وتجـــدر الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل لا تقـــوم بخصوص الأضرار الناتجـــة عن فساد الحاوية في حـــد ذاتها، كما هو الحال مثلا بالنسبة للبلل المؤدي لنقص تمسكها، وحالة العطب الموجود في جهاز سجن الحاوية المزودة به وسيلة النقل، وأيضا في حالة تخلـــف نظام التبريد في الحاوية المزودة بنظام التبريد. غير أن مسؤولية الناقل تقوم إذا كان هو الذي قام باختيار الحاوية و/ أو قام بخرقها [5].

ويلاحـــظ أخيرا أن مسؤوليـــة المرسل أو الناقل عن الأضرار الناجمـــة عن انعدام الإعداد، أو عن عيـــب الإعداد، تتحدد بالنسبة إلى كل اتفاق بنقل كمية من البضائع على حدة، حتى لو اشتمل عقد النقل على اتفاق نقل كميات مختلفة من البضائع بحيث تنقل كل كمية لوحدها [6].

---

(1) معوض عبد التواب: المرجع السابق،ص:676، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:19.22.23 .

(2) PIERRE BRUNAT : O.PCIT, N:58, N:1168 JUR 5.

(3) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:468.

(4) المرجع نفسه.

(5) PIERRE BRUNAT : O.PCIT, N:58.

(6) موسى سليمان أبو الملوح: عقود التجارة، مطبعة جامعة قسنطينة،1981-1982، ص:217.

المطلـــب الثالث

الالتزام بتسليم البضاعة ووثائـــقها للناقل.

يعد الالتزام بتسليم البضاعة ووثائقها الملقى على عاتق المرسل أثر من أثار العقد وليس شرطا لانعقاده، لأن العقد كما سبق القول عقد رضائي. وبفضل هذا الالتزام يتمكن الناقل من تنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى مكان الوصول، إذ لا يتصور تنفيذ التزامه هذا إلا إذا كان في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة ولا يتحقق ذلك إلا بتسليمها له[1].

و يحدد عادة الاتفاق زمان ومكان تسليم البضاعة ووثائقها للنـــاقل، ويجب على المرسل احترام هـــذا الاتفاق، فيجب عليه تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه، فإذا تأخر عن ذلك تحمل مسؤولية ذلك، وبالتالي إذا نشأ عن هذا التأخير تأخر الناقل عن تسليم البضاعة للمرسل إليه في الوقت المتفق عليه، يستطيع الناقل أن يدفع مسؤوليته بخطأ المرسل[2].

و يحصل أحيانا الاتفاق بين الطرفين على أن يقوم المرسل بإخطار الناقل بالوقت الذي يحصل فـــيه تسليم البضاعة، إذا كانت ظروف النقل أو طبيعة البضاعة مما تستوجب على الناقل توفير أداة نقل خاصة، أو إعداد أداة النقل إعدادا خاصا لإنجـــاز النقل[3]. فقد تحتاج البضاعة مثلا إلى سيارات مكيفـــة ذات درجات حرارة أو رطوبة أو برودة معينة لحفظها ولاستمرار صلاحيتها، ولا بد أن يكون الإخطار بوقت كاف يستطيع فيـــه الناقل أن يتم هذا الاستعداد الخاص[4].

كما يجب على المرسل أيضا تسليمها في المكان المتفق عليه. فقد يتم الاتفاق على أن يتسلم الناقل البضاعة في موطن المرسل، وهذا ما يصطلح عليه عمليا النقل من الباب للباب، أو يتم الاتفاق على أن يتسلمها في مخازنه أو مكاتبه أو محطة توقف وسائل النقل أو على رصيف المحطة أو على متن وسائل النقل[5].

و في حالة عدم وجود اتفاق يحدد زمان أو مكان تسليم البضاعة يعمل بالعرف المعمول به في الجـــهة الموجودة فيها البضاعة المرغوب نقلها [6].

و لا يقتصر التزام المرسل بالتسليم على تسليمه البضاعة فقط لناقل، بل يجب عليه تسليمه الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل، المطلوبة من مختلف الإدارات لاسيما إدارة الضرائب، الشرطة، الجمارك، الصحة، علاوة

---

(1) يلاحظ أن المشـــرع الجزائـــري لم ينص صراحة على كون تسليم البضاعة ووثائقها للناقل أثر من أثار العقد، بخلاف المشـــرع الســـوري في المادة 357 والمشرع الأردني في المادة 70، فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري، الجزء.1، مكتبة دار الثقافة، عمان- أردن و مكتبة التربية، بيروت- لبنان، بدون ذكر سنة النشر، ص:243.

(2) أحمد محمد محرز: المرجع السابق، ص:212.

(3) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:219.

(4) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:380.

(5) GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT : O.P.CIT, P:761.

(6) مصطفى كمال طه و علي البار ودي: المرجع السابق، ص:556.

على مستند النقل[1].

و يعد المرسل مسؤولا عن عدم كفاية هذه الوثائق، أو عدم مطابقتها للحقيقة، كما يعد الناقل مسؤولا عن ضياع هذه الوثائق أو عن إساءة استعمالها بعد تسلمها [2].

المطلـــب الرابع

الالتزام بدفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الإرسال.

يعتبر الالتزام بدفع أجرة النقل وغيرها من المصاريف الملحقة بها المستحقة للـــناقل الالتزام الرئيسي للمرسل المقابل للالتزام الرئيسي للناقل بالنقل.

و قد تكون أجرة النقل ومصاريف الخدمات الملحقة بالنقل مستحقة الوفاء عند الإرسال من طرف المرسل، أو عند الوصول من طرف المرسل إليه وذلك حسب اتفاق الأطراف[3]. غير أن الناقل يجوز له معارضة طريقة دفع الأجرة هذه، كما يمكنه أيضا أن يتمسك بها لأن عقد النقل هو الذي ينص عليها في علاقته مع المرسل أو المرسل إليه، إلا أنه لا يستطيع القيام بمعارضة شروط عقد البيع المتعلقة بمن يتحمل أجرة النقل البائع أم المشتري[4].

و تعد طريقـــة دفع الأجرة عند الإرسال أول طريقـــة للدفع ظهرت واستعملـــت وحدها لوقـــت طويل، بمقتضاها يقع الالتزام بدفع الأجرة والمصاريف الملحقة بها على عاتق المرسل كما سبق القول، حيث تقضي **المادة 40 من القانون التجاري** بأنه « **على المرسل دفع أجرة النقل والمصاريف المترتبة عـــلى الأشياء المنقولة....** ». و ذلك حتى في حالة عدم النص في العقد على أي من الأطراف يقع الالتزام بدفعها.

و قد أكدت ذلك محكمة استئناف **MONTPELLIER** الغرفة الثانية في قرارها الصادر بتاريخ:1986/07/15 في قضية **SERMATAU** ضد **CAT** بقولها « **أنه إذا لم بـــين المرسل ما إذا كان النقل مستحقا عـــند الإرسال أو الوصول، فـــإن المرسل أو الوكيل بالعمولة للنقل الذي تفاوض مع الناقل على طلب النقل هو الملزم بدفع الأجـــرة. وبمعنى أخر يعتبر المرسل المدين العادي بنفقات النقل، وإذا رغب في تحويل تحملها للمرسل إليه أو الغير فلا بد أن يبين أنه يعلم بذلك بدون غموض** » [5] .

و لا تثير طريقة دفع الأجرة عنـــد الإرسال أي إشكاليات قانونية خاصة، وإنما نلاحظ فقط أن الأجـــرة هي المقابل الأخر لخدمة النقل المنتظرة من طرف الناقل، بحيث إذا لم يؤدها كان هناك محل لاسترجاع المرسل الأجرة التي كان قد دفعها لأنه بدفـــع الأجرة يصبح الناقل ملزما بتأميـــن نقل البضاعة [6] . و إذا ما أنـــجز

---

(1) A- ZAHI : O.P.CIT, P: 93.

(2) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:54.

(3) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS : O.P.CIT, P:535.

(4) BARTHÉLÉMY MARCADAL : O.P.CIT, P:27.

(5) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:28, N:1336 JUR 1.

(6) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:535.

الناقل النقل وأصبح المرسل معسرا قبل أن يستـــوفي الناقل الأجرة، فلا يستطيع مطالبة المرسل إليه بدفعها عندما لا ينص عقد النقل على أي التزام من هذا القبيل على عاتق هذا الأخير[1]. و حتى أن قبوله للعقد، وإن كان يترتب عليه تحمله للالتزامات المفروضـــة عليه بمقتضى هذا العقد، فلا يترتب عليه استبدالـــها بالالتزامات الملقـــاة على عاتق المرسل، وهذا ما قضت بـــه محكمة استئناف **REIMS** في قرارها الصادر بتاريخ:1981/11/20 [2].

و يجب النص في مستند النقل أن الأجرة وبعض المصاريف قد تم دفعها من طرف المرسل، وهذا مهم لأن المرسل إليه يجب أن يعلم بما لم يدفعه المرسل منها.

و يلاحظ أن الناقل يستحق أجرة النقل متى أوصل البضاعة لجهة الوصول في الوقت المتفق عليه، وبإتباعه الطريق المتفق عليه، ولكن قد تطرأ على النقل بعض الظروف، التي ينتـــج عنها إما هلاك البضاعة في الطريـــق أو تلفها أو تأخر وصولها أو توقف نقلها دون أن تهلك أو إتباع طريق أطول من أجل توصيلها لجهة الوصول المتفق عليها. فما أثر هذه الظروف على استحقاق الأجرة ؟. و سنتكلم أولا عن أثر هلاك البضاعة أو تلفها أوتأخر وصولها على استحقاق الأجرة، وثانيا عن أثر توقف النقل أو إتباع طريق أطول على استحقاق الأجرة.

1- أثر هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها على إستحقاق الأجرة.

يختلف تأثير الهلاك أو التلف أو تأخر وصول البضاعة على استحقاق الأجرة بحسب ما إذا كان سببه يرجع إلى خطأ الناقل أو إلى القوة القاهرة.

فإذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى خطأ الناقل، فإنه يسأل عن تعويض الضرر الـــذي أصاب مالك البضاعة، ولا يستحق أجرة النقل لعدم وفائه بالتزاماته، وإذا كان قد تسلم الأجرة كلها أو بعضها وجب عليه ردها [3]. غير أنه جرت العادة في النقل عبر الطرق على حق المرسل إليهم في التمسك بالمقاصة بين دين الأجرة ودين تعويضات الأضرار الـــتي أصابتهم من جراء الـــتلف أو التأخير بسبب خطأ الناقل إذا توافرت شروطها القانونية، أما إذا لم تتوافر فيستحق الناقل الأجـــرة، وهذا ما أكدته محكمة استئناف **PARIS** الغرفة الخامسة في قرارها الصادر بتاريخ:1995/09/15 في قضية **GTSE** ضد **DILISSO** بقولها « **أن النـــاقل يستحق الأجرة لأن التأخير لم يرتب عليه ضرر للعميل** »[4].

أما إذا نتج الهلاك أو التلف أو التأخير عن القوة القاهـــرة، فإن استحقاق أو عدم استحقاق الناقل للأجرة يختلف بحسب الأحوال. فإذا هلكت البضاعـــة في الطريق هلاكا كليا بسبب القوة القاهرة، فلا يستحق الناقل أجرة النقل لأنه يستحق الأجرة بسبب تنفيذ التزامـــه بتوصيل البضاعة لجهة الوصول المتفق عليها. وفي هـــذه

---

(1) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:288.

(2) IBID, N:288, N:1337 JUR 1.

(3) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:73.

(4) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:299, N:1347 JUR 1.

الحالة يعجز الناقل عن تنفيذ التزامـــه هذا وبالتالي ينقضي بسبب استحالة تنفيذه، وهذا ما يترتب عليـــه انقضاء الالتزام المقابل له قانونا وهو التزام المرسل بدفع الأجرة و ينفسخ العقد بحكم القانون[1].

و هذا الحكم نصت عليـــه **المادة 121 من القانون المدني** بقولها « **في العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى الالتزام بسبب استحالة تنفيذ انقضت معـــه الالتزامات المقابلة له و ينفسخ العقد بحكم القانون** »[2].

ويرى البعض أن أساس عـــدم التزام المرســـل بدفع الأجرة في حالة هـــلاك البضاعـــة يرجـــع إلى نص **المادة 178 من القانون المدني**[3]. وهذا غيـــر صحيح لأن هذه المادة تتعلـــق بتحديد من يتحمل تبعة الهلاك وبالإعفاء من المسؤولية وشروط ذلك. والفرق واضح بين هذا الالتزام وبين تحمل تبعة الهلاك وشروط الإعفاء من المسؤولية [4].

و سقوط حـــق الناقل في الأجرة عنـــد هلاك البضاعـــة كليا بقوة قاهـــرة ليس من قبيـــل الجـــزاء أو التعويض، و إنما هو توزيع عادل لأثار القوة القاهرة، بأن يشارك أطراف العقد في تحمل هذه الآثار، إذ لـــيس من العدل أن ينجو الناقل تماما من أي أثر للقوة القاهرة، فلا أقل من أن يسقط حقه في الأجرة [5].

و إذا اقتصر أثر القوة القاهرة على هلاك البضاعـــة هلاكا جزئيا، فالرأي الراجح في الفقه يرى أن الناقل يستحق الأجرة كاملـــة [6]، وليس جزءا منها بنسبة البضائع التي لم تهـــلك إلى مجموع البضائع المنقولة كما يرى البعض[7]، لأن في ذلك خروج عن القاعدة العامة التي لا تؤدي إلى سقوط التزام المرسل بدفع الأجرة إلا إذا استحال التزام الناقل كلية.

و أما إذا كان الهلاك بخطأ المرسل أو بسبب عيب في ذات البضاعة، فيستحق الناقل أجرة كاملة [8].

و إذا ما تلفت البضاعة أو تأخر وصولها بسبب القوة القاهـــرة، فإن ذلك لا يؤدي مباشرة إلى إنقـــاص الأجرة المتفق عليها، ويجب على المرسل إليه دفعها إذا كانت مستحقـــة عند الوصول من غير أن يحسبها كليا

---

(1) سليمان أبو الملوح: المرجع السابق، ص:21.

و تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم ينص على أحكام خاصة في القانون التجاري تتعلق بأثر القوة القاهرة على الالتزام بدفع الأجرة، بخلاف المشرع المصري في المواد 237.236، والعراقي 271.270، والكويتي في الفقرة الثانية مـــن المادة 442، معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:693.692، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:23.24.

(2) نص هذه المادة ترجمة لنص الفرنسي لأنه يلاحظ سقوط كلمة "استحالة " من النص العربي بخلاف النص الفرنسي.

(3) أحمد محرز: المرجع السابق، ص:217.216.

(4) سليمان أبو الملوح: المرجع السابق، ص:221.

(5) علي البار ودي: المرجع السابق، ص:177.

(6) المرجع نفسه، ص:178.177، رضا عبيد: المرجع السابق، ص:353، أحمد محرز: المرجع السابق، ص:317.

(7) مراد منير فهيم: العقود التجارية وعمليات البنوك، منشأة المعارف، الإسكندرية – مصر 1982، ص:104، مراد عبد الفتـــاح: المرجـــع السابق، ص:404، ونشير إلى أن هذا الأخير يرى أن الرأي الراجح في الفقه يذهب إلى استحقاق الناقل للأجرة بنسبة ما تبقى من البضائع موضوع عقد النقل، وقد أخذ به المشرع المصري في نص المادة 236 لاتفاقه مع قواعد العدالة.

(8) علي البار ودي: المرجع نفسه، ص:177.

أو جزئيا إن قبل البضاعة التالفة أو التي وصلت متأخرة [1]. لأن الناقل قام بتوصيل البضاعة إلى جهة الوصول ولا شأن له بالتلف أو التأخير مادام سببه يرجع إلى القوة القاهرة و لم يكن بخطئه [2].

2- أثر توقف النقل أو إتباع طريق أطول على استحقاق الأجرة.

قد يحصل توقف النقل بخطأ الناقل، وعندها لا يستحق أي أجرة. وقد يحصل أحيانا أن يرغب المرسل في إنزال بضاعته في أثناء الطريق إذا آثر عدم إكمال النقل، ولا يؤثر ذلك على حق الناقل في الحصول على أجرة النقل كاملة لأن الناقل لم يتخلف عن تنفيذ التزامه وقد كان إنزال البضاعة في أثناء الطريق بسبب يرجع إلى المرسل [3].

و لكن يحصل أحيانا أن يتوقف النقل بسبب القوة القاهرة و يستحيل إتمامه بعد القيام بجزء منه، كما لو إنهار الجسر في الطريق أو تعطلت أداة النقل أو منعت السلطات السفر إلى بعض الجهات الموبوءة، ففي هذه الحالة يستحق الناقل أجرة مناسبة لمسافة السير بالبضاعة حتى مكـــان التوقف تسمى"بأجر المسافة". وقد استقر الفقه على هذا تطبيقا لقواعد الإثراء بلا سبـــب[4]. وفي هذا الصدد نقض قرار محكمة النقـــض الفرنسية المؤرخ في:1953/01/20 حكم محكمة **SEINE** التجارية الذي قضى بأنه « **عندما لا يستطيع الناقل بالسكة الحديدية من إنهاء عملية النقل بنجاح بسبب القوة القاهرة فـــلا يستحق أي أجرة حـــتى بخصوص مسافة السير التي قطعها** »، وذلك بسبب أن الناقل لا يمكنه تحمل نتائج القوة القاهرة في ظل غياب خطأ من جانبه[5].

و يلاحظ أنه يجوز الاتفاق على شرط دفع الأجرة كاملة مهما كانت الحوادث، وحينئذ تكون الأجرة أقل من الأجرة المعتادة، بمعنى أن الناقل يؤمن على الأجرة لدى المرسل نظير تخفيض مقدارها [6].

و قد لا يضطر الناقل إلى تغيير الطريق المتفق عليه أو المعتاد، ومع ذلك يسلك بمحض إرادته طريقا أطول للوصول لجهة الوصول، ففي هذه الحالة لا يجوز لـــه طلب الزيادة في أجرة النقل المتفق عليها. وهذا ما أكدته محكمة استئناف **RENNES** في قرارها الصـــادر بتاريخ:1987/03/19 بقولها « **أن الناقل لا يمكنه المطالبـــة بالزيادة في الأجرة عندما يسلك طريقا أطول من الطريق المتفق عليه نتيجة خطأ من جانبه، كما هو الشأن في قضية الحال بسيره مسافة إضافية بـــ 100 كلم من أجل تسليم البضاعة لمشتر جديد بعد رفض المرسل إليه الأول البضاعة بسبب التلف و التأخير** »[7] .

(1) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:532.

(2) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:222.

(3) المرجع نفسه.

(4) مراد منير فهيم: المرجع السابق، ص:105.

(5) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:302, N:1350 JUR 1. 2.

(6) مصطفى كمال طه و علي البار ودي: المرجع السابق، ص:558.

(7) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:303, N:1351 JUR 1.

و لكن قد يضطر الناقل إلى سلوك طريق أطول من طريق المتفق عليه أو المعتاد بسبب القوة القاهـــرة كالفيضانات أو المظاهرات أو الحواجز، فهل يستحق الزيادة في أجرة النقل بسبب إطالة مسافة السير؟.

اختلف الفقه في الإجابة على هذا السؤال، فالبعض يرى أن امتداد مسافة النقل و إن كان لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة لعدم جعله تنفيذ النقل مستحيلا، إلا أنه يبرر المطالبة بزيادة الأجرة عـــلى أساس نظرية الظروف الطارئـــة، حيث يـــرى العميد **RODIERE** أنـــه عندما تضطر الظروف الناقل السير بالبضاعة عـــبر طريق أطول، فإنه يستحق أجرة مرتفعة عن الأجرة المتفق عليها (1).

أما أغلبية الفقهاء فيرون أنه لا وجه للمطالبة بأية زيادة في الأجرة مهما أدت القوة القاهرة إلى جعل الالتزام بالنقل أكثر كلفة و إرهاقا للناقل، لأن عقد النقل يقوم على خاصية الاحتراف من جانب الناقـــل بخلاف العقود الأخرى التي يمكن أن تثور فيها نظرية الظروف الطارئة (2).

المبحـــث الثاني

التـــزامات النـــاقل.

يلتزم الناقل بعدد من الالتزامات نتيجة لإبرامه العقد مع المرسل، فهو يلتزم باستلام البضائع المـــراد إرسالها وبشحنها، ويلتزم بنقلها إلى جهـــة الوصول المتفق عليها والمحافظـــة على سلامتها أثناء النقل، ويلتزم بتفريغها و تسليمها إلى المرسل إليه، وسنتكلم في المطلب الأول عن الالتزام باستلام البضاعة وشحنها، وفي المطلب الثاني عن الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة على سلامتها أثناء النقل، وفي الثالث المطلب عن الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه.

المطلـــب الأول

الالتزام باستلام البضاعة وشحنها.

يعد التزام الناقل باستلام البضاعة مـــن المرسل أول الالتزامات التي يرتبها العقد على عاتقه، وهذا الالتزام يقابل التزام المرسل بتسليمها إليه، وتعتبر مسألـــة عدم الخلط بين إبرام عقد النقل واستلام الناقل البضاعة من الأهمية بمكان، لأن إبرام عقد النقل شيء واستلام الناقل البضاعة شيء أخر(3).

و بالرغم من أن مسؤولية الأطراف مسؤولية من طبيعة تعاقدية منذ اللحظة التي يبرم فيها العقد، إلا أن الناقل لا يعد منذ ذلك الوقت مسؤولا عن نقل البضاعة التي لا توجد بين يديه والتي ربما لم يتم صنعها بعد(4).

---

(1) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:534.

علي البار ودي: المرجع نفسه، ص:188.

(2) مراد منير فهيم: المرجع نفسه، ص:105، علي حســـن يونس: المرجع السابق، ص:222، مصطفى كمال طـــه و علي البار ودي : المرجع السابق، ص:557.

(3) BARTHÉLÉMY MARCADAL : O.P.CIT, P:19.

(4) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:139.

و باستلام الناقل البضاعة يبـــدأ تنفيذ عقد النقل، وهذا ما أكدتـــه محكمة **ROUEN** في حكمها الصادر بتـــاريخ:1986/01/01 بقولها « **أن عقـــد النقل سوءا كان بـــريا أو بحريا يبـــدأ في وقت استلام الناقل البضاعة** »(1).

و لاستلام الناقل البضاعة تعريف يختلف عن تسليم البضاعة للمرسل إليه، فقد عرفه العميد **RODIERE** بأنـــه « **العمل القانوني الذي بموجبه يقبل الناقل نقل البضاعة وبمناسبته تستطيع شركة النقل ممارسة حقها في فحص البضاعة المعترف به بموجب التعريفات في النقل المنظم، وبموجب اتفاق الأطراف في باقي أنماط النقل الأخرى** »(2).

و لكن القضاء الفرنسي لا يرى بأنـــه عمل قانـــوني فقط بل عمل مـــادي أيضا، وهذا ما أكدته محكمة استئناف **LYON** في قرارها الصـــادر بتاريخ:1995/05/05 بقولها « **أن التسليم عمل مادي وقانوني في نفس الوقت بموجبه يحوز الناقل البضاعة حيازة فـــعلية ويقبل نقلها** »(3).

و يلاحظ أنه في وقت استلام الناقل البضاعة بذات يفترض بدأ مسؤوليته وفقا لنص **المادة 47 من القانون التجـــاري**، فقد قضت على سبيل المثال محكمة استئناف **AIX-EN-PROVENCE** الغرفة الثانية في قرارها الصادر بتاريخ:1991/02/12 « **أن الناقـــل إذا استلم البضاعـــة فلا يقبل استبعاد بـــدأ مسؤوليته بإرجائها إلى غايـــة بدء السيـــر الفعلي للسيارة** »(4). كما قضت محكمـــة النقـــض الفـــرنسية في قرارها الصادر بتاريخ: 1994/02/08 بأنـــه « **لا يوجد هناك محـــل لاستلام البضائع التي كانت عبارة عن مفرقعات نارية والتي وضعت تحت تصرف الناقل على رصيف المرسل لأنها توجد تحت حراسة المرسل الذي يعد مسؤولا عن الأضرار التي حدثت بسبب انفجارها** »(5).

و يلاحظ أنه عادة ما يترك الناقل لدى المرسل مقطورة الشاحنة من أجل شحن البضاعة، ليرجع فيما بعد لرفعها، ففي هذه الحالـــة لا يتم استلام البضاعة إلا في وقت رفـــع هذه المقطورة المحملة بالبضاعة، وعليه لا يفترض أن الناقل مسؤول عن السرقة والأضرار التي يمكـــن أن تحصل للبضاعة المحمولـــة على هذه المقطورة في انتظار رفعها. و أكثر من ذلك يستطيع الناقل في حالـــة السرقة أو الحريق أن يرجـــع على المرسل على أساس الأضرار التي حصلت لعتـــاده، لأن المرسل في هذه الحالة الخاصة يعتبر كمودع لديـــه ملزم بالحفاظ على عتاد الناقل(6).

---

(1) JEAN NECTOUX ET AUTRES : JURISPRUDENCE FRAÇAISE : TRANSPORTS TERRESTRES, PARIS, 1807-1967, N:25.

(2) RENÉ RODIERE : DROIT COMMERCIAL : CONTRATS COMMERCIAUX - FAILLITE, O.P.CIT, P:15.

(3) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:139, N: 1213 JUR 2.

(4) IBID, N: 1213 JUR 3.

(5) L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS : O.P.CIT, P:147.148.

(6) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:140.

و يتم استلام الناقل للبضاعة في المكان والزمان المتفق عليهما مع المرسل كما سبق القول عند دراسة التزام المرسل بتسليم البضاعة.

و من أجـــل أن يتأكد الناقل من حالـــة البضاعة وصحـــة البيانات التي أدلى بهـــا المرسل بشأنها يحق له فحصها، ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على حـــق الناقل في الفحص، بخلاف بعض المشرعين لاسيما المشـــرع المصري **في المادة 225 من القانون التجاري**، والمشـــرع العراقي **في المـــادة** 259 **من القانون التجاري**، وكذا المشـــرع الفرنسي[1].

و يرجع أساس هذا الحق في الواقـــع للمسؤولية الملقاة على عاتقـــه من جراء استلامه البضاعة محل النقل إذا كانت ظاهرة العيب في إعدادها، ومسؤوليته عما يصيب البضاعة محل المساءلة، حيث يلتزم بفحص كل ما يتعهد بنقله من بضائع، بالإضافة إلى انعقاد مسؤوليته بمجرد استلامه البضاعة محل النقل دون تحفظ[2].

و إذا اقتضى الفحص فـــك الأغلفة أو فتح الأوعية، ففي هذه الحالة على الناقل أن يخطر المرسل لحضور عملية الفحص، فإذا لم يحضر في الميعاد المعين لذلك جاز للناقل إجراء الفحص في غيابه وعلى نفقتـــه[3].

و إذا ما تبين للناقل عند ممارسة حـــق الفحص أنه توجد فروق بين تصريحات المرسل والمميزات الحقيقية للبضاعة المرسلة، وكان قد عاين عيوبا في التحزيم أو في حالـــة البضاعة نفسها. فمن حقه تدوين تحفظاته على ذلك في مستند النقل، لأن من شأنها إثبات براءته من المسؤولية عن التلف أو النقصان الذي يلحق البضاعة أثناء النقل. و مع ذلك يجب أن تشير التحفظات إلى أن هناك علاقـــة مباشرة بين عدم صحـــة البيانات أو غيابها و الضرر المعاين في مكان وصول البضاعـــة. و إذا كانت تحفظات الناقل لا تخضع لأي شكلية، إلا أنه يجب أن تكون دالة ومحددة وكاملة، وهذا يؤدي بنا للقول إنها يجب أن تكون مفسرة لا تدع أي مجال للشك[4].

و في هذا الصدد قضت محكمـــة استئناف **PARIS** في قرارها الصـــادر بتاريخ:1995/12/1 بأن « **البيان الوارد على وثيقـــة النقل بأن الناقل لم يفحص محتـــوى الحاوية لا يعتبر تحفظـــا ما دام لم ينص علـــى أن كل فحص عادي لهذه الأخيرة كان مستحيلا** »[5].

و إذا لم يبد الناقل أي تحفظ أو أبـــدى تحفظا غير عملي كأن يكون غير محدد مثلا، فهذا دليل على أنـــه استلم البضائع بحالة جيدة ومطابقة للبيانات، فإذا ادعى العكس فعليـــه الإثبات، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1992/12/01 بقولها « **إن غياب التحفظ أو كونه غير محـــدد لا يمنـــع**

---

(1) معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:671، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:23 .
PHILIPPE LE TOURNEAU : O.P.CIT, P:9

(2) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:469،470.

(3) منير محمد الجهيني و ممدوح محمد الجهيني: العقود التجارية، دار الفكر العربي، الإسكندرية – مصر، 2000، ص:229.

(4) BARTHÉLÉMY MERCADAL : O.P.CIT, P:21.

(5) PHILIPPE LE TOURNEAU : O.P.CIT, P:9.

الناقل مطلقا من إثبات أن تلـــف البضاعة أو نقصان وزنهـــا كان موجودا قبل استلامها أو التمسك بأحد الأسباب التي تعفيه من المسؤولية »[1]**.**

و بعد أن يقوم الناقل باستلام البضاعة، يجب عليه أن يقوم بشحنها ما لم يتفق عـــلى غير ذلك، و لم ينص القانون التجاري الجزائري صراحـــة على الالتزام بالشحن، بخلاف بعض القوانين التجارية العربية **كالقانون التجاري المصري في المادة 227 و العراقي في المادة 261 والكويتي في المادة 446** [2]**.**

و يقصد بالشحن وضع البضاعة المراد نقلها في وسائل النقل المعدة لنقلها وتوزيعها في هذا المكان، أو ذاك من وسيلة النقل بحيث تكون في منأى عن مخاطر التلف أثناء النقل[3]**.**

و الأصل أن عمليـــة الشحن عملية مكملة لعملية النقل، وبالتالي يلتزم الناقل بالقيام بها و يكون مسؤولا عن التلف الذي يقع للبضاعة أثناء إجرائها أو بسبب عدم العنايـــة بتنفيذها، كما لو كان رص البضاعة معيبا أو وضعت على سيارات مكشوفة فتعرضت لأمطار أو حرارة الشمس[4]**.**

و تختلف طريقـــة الشحن تبعا لنوع وطبيعـــة البضائع المراد نقلها، فقـــد تشحن مثلا في طرود أو داخل حاويات**.** و يجـــوز الاتفاق على أن يلتزم المرسل بشحن البضاعة، إذ قـــد يرى هذا الأخير أنه أدرى بطبيعة البضاعة و أنه أقدر على شحنها بطريقته الخاصة على وسيلة النقل المتفق عليها، ففي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن أخطاء الشحن أو عدم إتباع الأصول الفنية لإجرائـــه، ما لم يكن في ذلك ضرر على بضائع أخرى منقولة مع ذات البضاعة [5]**.**

و في حالـــة الاتفاق على قيام المرسل بعملية شحن البضائع، فإن قبـــول الناقل البدء في تنفيذ النقل يكون قرينة على أن الشحن تم وفقا للأصول الفنية اللازمة لذلك، بمعنى أن الناقل طالما لم يتحفظ على عملية الشحن تقوم قرينـــة على أنه تم صحيحا وفقا لما يتفق وطبيعة البضاعة، غير أن هذه القرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها أي يمكن للناقل إثبات أن الضرر الـــذي أصاب البضائع أثناء النقل يرجـــع إلى الخطأ في الشحن الذي تم من قبل المرسل لاستبعاد مسؤوليته [6]**.** إلا أن الناقل يسأل عن الأضرار التي أصابت البضائع حتى و لم يقم بعملية الشحن عندما يكـــون عيب الشحن ظاهـــرا، وهذا ما أكدته محكمـــة **PARIS** التجارية في حكمها الصادر بتاريخ:1998/02/02[7] **.**

---

(1) BARTHÉLÉMY MERCADAL **:** O.P.CIT, P**:**21.

(2) معوض عبد التواب : المرجع السابق، ص:490.489 ، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء: 23.24**.**

(3) RENÉ RODIERE **:** DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P**:**456.

(4) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:386.

(5) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:477.

(6) المرجع نفسه.

(7) PHILIPPE LE TOURNEAU **:** O.P.CIT, P**:**9.

و قد يحصل أن يطلب المرسل أن يكون الشحن على وسيلة نقل بمواصفات معينة، فلا يكــون الناقــل مسؤولا عما ينجم عــن استعمالها من ضرر، فكثيرا ما يتضمن عقد النقل شروطا تتعلق بكيفيــة الشــحن كوجوب إجرائــه على مركبات مجهزة تجهيزا خاصا من حيث درجات الحرارة أو التهوية أو تغطية البضاعــة أو عدم وضع بضاعة أخرى معها، فإذا وجدت مثل هذه الشروط وجب على الناقل مراعاتها، ويكون مسؤولا عن مخالفتها [1]. إلا أنه غير مسؤول عن الأضرار التي تصيب البضائع محل النقل نتيجة استعمالــه وسيلة محددة بمواصفاتها معينة بناء على طلب المرسل[2].

المطلــب الثاني

الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة على سلامتها أثناء النقل.

يعد الالتزام بنقل البضاعــة الالتزام الرئيســي للناقل، وكذلك الغايــة المتوخاة من إبرام العقد بالنسبة للمرسل[3]. و يجب على الناقل أن يخصص وسيلة نقل صالحــة للقيام به مع مراعاة طبيعة وخصائص البضاعة وطول الرحلة [4]. و قد أكدت محكمة استئناف **TOULOUSE** ذلك في قرارها الصادر بتاريخ:1993/01/19 في قضية **ADIRIATICA ET AUTRES** ضد **BRITISHAND FOREIGN** بقولها « **إن اختيار وسيلة نقل ملائمة يقع على عاتق الناقل بعدما يتم إخطاره بخصائص البضاعة المرسلة** »[5].

و لا يشترط في وسيلة النقل أن تكون مؤهلــة للقيام بالنقل فقط، و إنما يجب أن تستجيب لبعض شروط النظافة لوقاية البضاعة من خطر التلوث، وكثيرا ما تتلوث المنتوجات التي يتطلب نقلها استخدام الصهاريج من جراء عدم نظافة هذه الأخيرة [6].

و يلتزم الناقل بإتباع الطريــق المتفق عليه أو خــط السير المتفق عليه، كما إذا اختار المرسل التزام الناقل بسلوك الطريــق الزراعي أو الصحراوي، وفي هذه الحالة يلتزم بهــذا الطريق. و إذا لم يتم الاتفاق على إتباع طريق معين يلتزم الناقل باختيار أفضل الطرق وفقا لخبرته في هذا المجال على اعتبار أن ذلك هو الذي يدخل في قصد المتعاقدين عند التعاقد [7].

---

(1) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:59.

(2) PHILIPPE LE TOURNEAU : O.P.CIT, P:9.

علي حسن يونس: المرجع السابق، ص: 208.207

(3) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:59.

(4) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص:173.

(5) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:64, N:1172 JUR 1.

(6) IBID, N: 65.

(7) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:478.

GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT : O.P.CIT, P:761.

و مع ذلك قد يضطر الناقل إلى إتباع طريق أطول من الطريق المتفق عليه إذا ألجأته إلى ذلك القوة القاهرة كالإصلاحات الجارية بالطريق المتفق عليه، أو وجود أمر من السلطات الإدارية يمنـــع السير فيه، أو حدوث إضراب اتخذ مسيرته في هذا الطريق، ففي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التأخير أو الضرر الذي لحق بالبضائع محل النقل إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانبه أو من جانب أحد تابعيه[1].

و يقصد بالغش في مجال عقود النقل كل تصرف من الناقل شخصيا، أو من تابعيه بغية وقصد إحداث الضرر بالبضائع محل النقل، ومن الأمثلة على ذلك تعمد الناقل أو أحد تابعيه قطع التيار الكهربائي أو تعطيل مولد هذا التيار أثناء السير لتفسد السلع المنقولة التي تحتاج إلى درجات برودة معينة [2].

و يقصد بالخطأ الجسيم ذلك الخطأ الذي يرتكبه الناقل أو تابعوه نتيجة تسرع وعدم الحيطة ودون تروي مع علم هذا الشخص بالآثار التي تترتب على هذا الفعل من أضرار للبضائع محل النقل، ومثال ذلك قيام الناقل أو أحد تابعيه بعدم الانتظار إلى غاية إتمام إصلاح وسيلة النقل والتصميم على السير في الطريق رغم علمه بعدم اكتمال التصليح حتى يمكن أن تستكمل وسيلة النقل السير دون مخاطر الأمر الذي يترتب عليه بالضرورة أضرار للبضائع نتيجة انقلاب السيارة أو تأخر وصولها [3].

و يعد الخطأ الجسيم أعلى الدرجات في سلم الخطأ الغير العمدي، ولا يتميز عـــن الغش إلا في أنه لا يتوافر فيه عنصر سوء النية وقصد إحداث الضرر[4].

و يحصل أحيانا أن يتفق المتعاقدان على أن يبدأ تنفيذ النقل في وقت معين، وفي هذه الحالة يجب على الناقل تنفيذ هذا الإتفاق، وإلا كان مسؤولا عن كل تجاوز لهذا الوقت[5].

و تجدر الإشارة أن مواعيد النقل عبر السكة الحديدية أو عبر الطرق تحددها الشروط المنصوص عليها بمقتضى التعريفات أو العـــقود النموذجية، حتى ولو لم يتم الاتفاق على ميعاد معـــين، فالناقل مسؤول عن احترام أجل معقول لإنجاز النقل يخضع تقديره لقاضي الموضوع في حـــالة النزاع[6]. فـــعلى سبيل المثال قضت محكمة استئناف **AIX-EN-PROVENCE** الغرفة الثانية في قرارها الصادر بتاريخ: 1991/10/11 في قضية **T.F.E** ضد **BAL ZANI. INÉDIT** « **أن طرود الأرز بصفتـــها بضاعة سريعة التلف يجب نقلها وتسليهما للمرسل إليه في أسرع وقت ممكن في ظل عدم النص على أجل تسلمها في مستند النقل** »[7].

وكثيرا مالا يتفق المتعاقدان في العقد على الوقت الذي يبدأ فيه تنفيذ النقل و يكتفيان بالاتفاق على الوقت

---

(1) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:389.

(2) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:479.

(3) المرجع نفسه، ص:480.

(4) علم الدين إسماعيل محي الدين: المرجع السابق، ص:474.

(5) علي حسن يونس : المرجع السابق، ص:208.

(6) GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT **:** O.P.CIT, P**:**762.

(7) BARTHÉLÉMY MERCADAL **:** O.P.CIT, P**:**22.

الذي يتم فيه النقل، وهو الوقت الذي يلتزم فيه الناقل بتوصيل البضاعة إلى جـــهة الوصول المقصودة، وفي هذه الحالة يكون الناقل حرا في تحديد الوقت الذي يبدأ فيه النقل، فإذا لم يتمكن الناقل من توصيل البضاعة إلى جهة الوصول في الوقت المتفق عليه كان مسؤولا عن تعويض الضرر الناتج عن تأخر وصولها، ومع ذلك يعفى الناقل من المسؤولية إذا حصل التأخير بسبب قوة قاهرة [1].

و قد أقر المشرع صراحة حق المرسل في توجيه البضاعة أثناء النقل في نص **المادة 42 من القانون التجاري** التي تقضي بأنه « **يحـــق للمرسل إبدال اسم المرسل إليه أو استرداد الأشياء المنقولـــة ما دامت في حيـــازة الناقل، بشرط أن يدفع له أجرة النقل عن المسافة المقطوعة وأن يعوض له ما صرفه وما لحقه من الضرر بسبب استردادها على أنه لا يجوز للمرسل أن يمارس هذا الحق.**

1- إذا تم تسليم سند النقل إلى المرسل إليه فينتقل إليه هذا الحق.

2- إذا كان المرسل تسلم سند النقل وعجز عن تقديمه.

3- إذا طلب المرسل إليه استلام الأشياء بعد وصولها إلى المكان الموجهة إليه »[2].

و يلاحظ أن البعض من الفقهاء، يطلق عليه تسمية "حق التصرف في البضاعة" [3]. ولكن هذه التسمية غير دقيقة وأكثر إثارة للغموض، ذلك لأن مسألة ملكية البضاعة تختلف عن مسألة الحق في توجيه البضاعة أثناء النقل لأن عقد النقل في الأصل مستقل عن العلاقة القانونية التي تنظم مسألة ملـــكية البضاعة بين المرسل والمرسل إليه كعقد البيع مثلا، والتي تعد مسألة خارجة عن نطاق عقد النقل، بخلاف الحق في توجيه البضاعة الذي يعد مسألة من طبيعة عقد النقل ذاته[4].

فلا يمكن القول مثلا أن للمرسل حق توجيه البضاعة المنقولة، وبالتالي حق إصدار الأوامر بشأنها إلى الناقل طالما أنه لا يزال محتفظا بملكيتها. وأن هذا الحق ينتقل إلى المرسل إليه منذ أن تنتقل إليه ملكيتها، لأن مثل هذا القول يزج بالناقل في مشاكل لا شأن له بها، لأنه يلتزم حينئذ لكي يعرف من الذي له حق توجيه الأوامر الواجبة الطاعة إليه، أن يتحرى ملكية البضاعة وأن يتبع التصرفات التي تؤدي إلى انتقالها، وإلا ترتبت مسؤوليته وهذه من الأمور الصعبة عليه، كما أنها تخرج عن نطاق التزامه بالقيام بعملية النقل[5]. علاوة على أن الناقل يهمه حقه الشخصي في استيفاء مستحقاته وليس الحق العيني الواقع على البضاعة [6].

---

(1) علي حسن يونس : المرجع السابق، ص:208.

(2) تقابل هذه المادة، المادة 232 من القانون التجاري المصري و المادة 266 من القانون التجاري العراقي و المادة 634 من القانون التجاري التونسي و المادة 434 من القانون التجاري الكويتي و المادة 166 القانون التجاري الليبي، معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:688، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:25.24.19.23.

(3) علي البار ودي: المرجع، ص:189.

(4) GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT **:** O.P.CIT, P**:**765**.**

(5) علي البار ودي: المرجع، ص:189.

(6) أحمد محرز: المرجع السابق، ص:189.

و على هذا الأساس ربـــط المشرع حق توجيه البضاعة المنقولة بحيازة مستند النقل. وتكون حيازته أولا للمرسل الذي أبرم العقد، ويحـــق له أن يأمر الناقل بتوجيه البضاعة إلى شخص أخـــر غير المرسل إليه الأصلي أو إلى مكان أخـــر غير مكان وصولها الأصلي المنصوص عليـــه في مستند النقل أو يأمره بوقف عمليـــة النقل و إعادة البضاعة إليه مرة أخرى، و يظل هذا الحق ثابتا للمرسل مادام حائزا لمستند النقل، فإذا خرج من حيازته وأصبح في حيازة المرسل إليه انتقل إليه هذا الحق(1).

و في هذا الصدد كانت محكمة استئناف **PARIS** قد قضت في قرارها الصادر بتاريخ:1982/04/28 بأن « **المرسل إليه يجوز حـــق تعديل العقد ابتداء من الوقت الذي يفقـــده فيه المرسل، وأنه كذلك من حيث المبدأ لا يوجد عـــقد جديد، وإنما هناك استمرارية للعقد الأصلي، عنـــدما تصل البضاعة للمرسل إليه ولا تزال على مـــتن وسيلة النقل، ولم يتم تفريغها بعد، وطلب المرسل إليه من الناقل وضعـــها في مكان وصول أخر** »(2).

و لقد انقسم الفقه في تفسير حق المرسل في توجيه البضاعة إلى فريقين، فالفريق الأول يرى أن عقد النقل شبيه بعقد الوكالة، ومن ثم يجب على الناقل تنفيذه حسب تعليمات المرسل الموكل، غير أن تكيف عقد النقل بأنه عقد وكالة من المسائل التي لم تسلم من النقد بحجة أن محل الوكالة إنجاز أعمال قـــانونية، بينما محل النقل هو إنجاز أعمال مادية بحتة (3).

أما الفريق الثاني فيرى أن عقد النقل شبيه بعقود إجارة العمل لاسيما عقد المقاولة. و في هذا النوع من العقود رب العمل حر في تعديل أوامره الأصلية، وحتى توقيف عملية المقاولة في أي وقت قبل إتمامها إلا في حالة إعادة ضبط التوازن المالي للعقد وحالة استحالة تنفيذ إرادة رب العمل استحالة مادية على المقاول(4).

و قد حذا المشرع الجزائري حذو المشرع الفرنسي في الأخذ برأي الفريق الثاني من خلال نص **الفقرة الأولى من المادة 566 مـــن القانون المدني** التي نصت على أنه « **يمكـــن لرب العمل أن يتحلـــل من العقد و يوقـــف التنفيذ في أي وقت قبل إتمامه، على أن يعوض المقاول عن جميع ما أنفقه من المصروفات، وما أنجزه من الأعمال وما كان ليستطيع كسبه لو أنه أتم العمل** ». و كذلك نص **المادة 42** السالفة الذكر، لأنه يتطابق مع حقيقة التي يتمتع بها المرسل اتجاه الناقل، وهذا طبقا لنص **المادة 2 من القانون التجاري** التي تستعمل مصطلح مقاولة النقل وتصنفها ضمن الأعمال التجارية الموضوعية (5).

و يشترط لممارسة حق توجيه البضاعة توافر شروط موضوعية و شروط شكلية. فعن الشروط الموضوعية

---

(1) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:397.396.

(2) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:173, N:1238 JUR 3.

(3) A- ZAHI : O.P.CIT, P:115.

(4) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:483.

(5) A- ZAHI : O.P.CIT, P:116.

فإنها تتعلق بأمر التوجيه وتنفيذه من جهة ونتائج هذا التنفيذ من جهة أخرى. فيجب أن يكون التنفيذ ممكنا أي غير مستحيل كما هو الحال إذا كانت البضاعة قد سلمت للمرسل إليه، وأن تكون البضاعة في حيـــازة الناقل، وأن يعوض الناقل بأجرة النقل عن المسافة المقطوعة والمصروفات التي أنفقها وعما لحقه من ضرر بسبب الأوامر الجديدة الصادرة إليه(1).

أما عن الشروط الشكلية فيجب أن يكون أمر التوجيه مكتوبا ومؤرخا وموقعا من طرف مصدره ويقدم للناقل لتدوينه على مستند النقل، أو يكون بأي إجراء أخر يسمح بتبيانه خاصة مع تطور وسائل الاتصال(2).

و على الناقل تنفيذ الأوامر الصادرة إليه ممن له حق في إصدارها، وإذا كانت تخالف شروط النقل أو تعذر على الناقل تنفيذها، أو كان من شأن تنفيذها اضطراب حركة النقل أو كانت قيمة البضاعة مـــحل النقل لا تكفي لتغطية المصاريف التي يتحملها الناقل بسبب تنفيذها، ففي هذه الأحوال يجب على الناقل أن يخطر من أصدر الأوامر الجديدة بامتناعه عن تنفيذها، وبسبب هذا الامتناع، ويكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تصيب مصدر الأوامر الجديدة إذا امتنع عن تنفيذها دون سبب يبرر ذلك (3).

و أساس التزام الناقل بإخطار من أصدر له الأوامر بتعذر تنفيذها ليس فقط لدرء مسؤوليته، بل أيضا ليتدبر مصدرها في شأن اتخاذ ما يراه بشأن البضائع محل النقل عند علمه بتعذر تنفيذ الأوامر الجديدة (4).

و مما لا شك فيه، أنه لا يجوز للناقل التعسف في استعمال هذا الحق، بأن يمتنع عن تنفيذ الأوامر الجديدة متذرعا بتوافر إحدى الحالات المذكورة أعلاه والواقع خلاف ذلك، أو بأن توافرها لا يكون بدرجة تسمح بامتناعه عن التنفيذ، لأنه يجب تنفيذ العقد بحسن نية طبقا لما نصت عليه **الفقرة الأولى من المادة 107 من القانون المدني** بقولها « **يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية**». وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في:1990/01/18 (5) . ومن الأمثلة على حسن نية الناقل تنفيذه نقل البضاعة على الطريق الأصلح للمرسل في حالة عدم الاتفاق على طريق محدد يسلكه الناقل.

و إذا كان حق توجيه البضاعة حكرا على المرسل أو المرسل إليه بحسب الأحوال، فما حكم تغيير الناقل لجهة الوصول؟.

في الإجابة عن هذا السؤال يرى الأستاذ **BRUNAT** أن تعديل الناقل للعقد بتغيير جهة الوصول بمحض إرادته يعد خطـــأ جسيما يرتب مسؤوليته عن الأضرار الناتجة عـــنه، إلا إذا كان هذا التعديل بفعل ســـبب

---

(1) A- ZAHI: O.P.CIT, P:118.
(2) IBID.

(4) محي الدين إسماعيل علم الدين: المرجع السابق، ص:503.

(4) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:483.

(5) القرار رقم:52061 المؤرخ في:1990/01/18، المجلة القضائية:1993، عدد:01، المشار إليه في كتاب حمدي باشا: القضاء المـــدني، دار هومة ، الجزائر، 2003، ص:45.

أجنبي لا بد له فيه كالقوة القاهرة أو عمل الغير كحجز أحد دائني المرسل أو المرسل إليه على البضاعة أثناء النقل[1].

و يلاحظ أنه يجوز للدائنين توقيع الحجز على البضاعة في الطريق وهو حجز ما لمدين لدى الغير حماية لحقوقهم، وذلك إعمالا للقواعد العامة المنصوص عليها في المواد من 191.190 من القانون المدني والمـــواد من 355 إلى 368 من قانون الإجراءات المدنية [2]. و لا يجوز لهم توقيع الحجز التنفيذي لأنـــه من ضمن شروط ممارسة هذا الأخير أن تكون البضاعة في حيازة المدين المحجوز على أمواله، وهذا ما خلص إليه القضاء والفقه في فرنسا [3].

و يعرف حجز ما للمدين لدى الغير بأنه ذلك الإجراء الذي يمنع بموجبه الدائن الحاجز دفع دين مدينه بين يدي هذا الأخير، فهذا الإجراء يتطلب توافر ثلاثة أشخاص هم الدائن الحاجز ومدين الدائن الحاجز وهو المحجوز على أمواله والمدين الذي يخطره الحاجز وهو الغير المحجوز لديه [4].

و لكن السؤال الذي يطرح هنا يتمثل في تحديد من هم الدائنون المؤهلون لتوقيع هذا الحجز، فهل يتعلق الأمر بدائني المرسل أم دائني المرسل إليه أم دائني الناقل؟.

و للإجابة عن هذا السؤال نأخذ بالرأي الراجح في الفقه والقضاء الذي يرى أن الدائنين المؤهلين لتوقيع الحجز هم دائنو المرسل أو دائنو المرسل إليه بحسب الحالات، وليس أبدا دائنو الناقل غير المالك للبضاعة محل عقد النقل[5].

و يلتزم الناقل أثناء نقل البضاعة بالمحافظة عليها، وذلك ببذل العناية العادية في حفظها وصيانتها التي تكفل وصولها سليمة بالقدر اللازم لتنفيذ التزامه بالنقل. ويعد هذا الالتزام تابعا للالتزام الأساسي والجوهري للناقل بضمان النقل السليم للبضاعة [6].

و يلاحظ أن المشرع **الجزائري** لم يبين مفهوم هذا الالتزام ومدى حق الناقل فيه، كما فعل المشرع **المصري في المادة 229 من القانون التجاري والكويتي في المادة 448 من القانون التجاري والعراقي في المادة 263 من القانون التجاري والفرنسي في المادة 1782 من القانون المدني** [7].

و لقد اختلف في الأساس الذي يستند إليه هذا الالتزام، فالبعض يرى أن الناقل يكون في حكم المودع لديه بأجر، فكلاهما يلتزم بالمحافظة على الأشياء المسلمة إليه على ذمة إيداعها أو نقلها.

---

(1) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:173

(2) A- ZAHI : O.P.CIT, P:118.

(3) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:491.

(4) IBID.

(5) A- ZAHI : O.P.CIT, P:118.

(6) سعيد الجدار : المرجع السابق، ص:61.
ALFFRED JAUFFRET: O.P.CIT, P:540.

(7) معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:685، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:24.23،
XAVIER HENRY: CODE CIVIL, DALLOZ, 14 EME ÉD, PARIS, 2001.

غير أن هذا الرأي يجزئ التزام الناقل ويخلط عملية النقل بغيرها من العمليات، فالمرسل عندما يسلم البضاعة إلى الناقل لم يقصد مجرد إيداعها ولكنه قصد نقلها، فإذا كان النقل يستوجب احتفاظ الناقل بالبضاعة المسلمة إليه لحين تمام النقل فإن هذا العمل لا يكون منفصلا عن عملية النقل ذاتها، ولذلك يستند التزام الناقل بالمحافظة على البضائع المنقولة إلى عقد النقل وليس لعقد الوديعة بأجر، ولا يكون ذلك مجردا من الأثر، لأن الالتزام بالمحافظة على الأشياء يختلف في كلتا الحالتين، فبينما يلتزم المودع لديه بتقديم العناية اللازمة على حسب طبيعتها فإن الناقل يلتزم بالمحافظة على البضائع المنقولة بالقدر اللازم لتنفيذ التزامه بالنقل[1].

و لا تقتضي العناية العادية من الناقل مجرد الحفظ فقط، و إنما ما يلزم البضاعة من أعمال إيجابية للعناية والصيانة التي تقتضيها عملية النقل ذاتها والتي تدخل في نشاطه المهني كناقل، ولكنه لا يلتزم بأعمال العناية الاستثنائية التي تقتضيها طبيعة البضاعة ذاتها ما لم يوجد اتفاق أو نص قانوني يقضي بخلاف ذلك[2]. و في هذه الحاله المرسل ملزم بذكرها في مستند النقل وعند الاقتضاء على البضاعة ذاتها [3].

و في هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1922/11/08 بأن « **الناقل ليس ملزما إلا بأعمال العناية العامـــة والعـــادية، المنسجمة مع متطلبات الخـــدمة التي يؤديها، إلا إذا وجد طلب صريح من المرسل ببذل عناية خاصة أو استثنائية** »[4].

و من المؤكـــد فقها و قضاءا، أن معيـــار التفرقـــة بين أعمال العناية العاديـــة و أعمال العناية الخاصـــة أو الاستثنائية يتمثل في أنه إذا كانت أعمال العناية منسجمة مع متطلبات الخدمة ذاتها، فهي من قبيل أعمال العناية العادية، أما إذا كانـــت تتطلبها الطبيعـــة الخاصة للبضاعة فهي من قبيـــل أعمال العناية الاستثنائيـــة أو الخاصة. إلا أن هذا المعيار ليس مطلقا يسمح بأن نتخذه كمبدأ قضائي ثابت، و إنما هو معيار مرن يستقل قاضي الموضوع في تطبيقـــه مسترشدا في ذلك بالظروف الخاصة بكل واقعة على حدة والعرف وتفسير اتفاق الأطراف[5].

و يضرب لنا الفقيه **BRUNAT** مثالا عن التفرقة بين أعمال العناية العادية وأعمال العناية الخاصة في مجال نقل المسافرين، فيقول أن سائق الحافلة يجب عليه أن يسهر على انتقال المسافرين في ظروف حسنة من الراحة والأمن، ولكن لا يتدخل في التزاماتهم، بالتأكد مثلا بأن أحدا من بينهم أحسن تناول الدواء الواجـــب أن يتناوله في الوقت الذي حدده الطبيب. و بالمخالفة إذا سلمناه طفلا صغيرا ليسافر وحده وقبل مهمة رعايته بصفة خاصة، عندئذ يمكننا الحديث عن العناية الخاصة [6].

---

(1) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:303.

(2) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:62.

(3) A- ZAHI : O.P.CIT, P:113.

(4) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:172, N:1213 JUR 1.

(5) IBID, N:172.

(6) IBID.

و من التطبيقات القضائية لهذا المعيار نجد أن القضاء الفرنسي كان قد قضى بأن تغــطية البضاعة لوقايتها من أشعة الشمس و الأمطار، وكذا غلق أبواب العربات التي كانت مفتوحة أثناء الرحلة، وكذا إعادة رص البضاعة التي انتقلت بسبب اهتزاز وسيلــة النقل، وكذا المبادرة بإصلاح وسيلة النقل إذا تعطلت أثناء النقــل أو تدبير وسيلة نقل أخرى لمواصلة النقل إذا تــعذر الإصلاح، من قبيل أعمال العناية العادية المنسجمة مع خدمة النقل يترتب على عدم قيام الناقل بها قيام مسؤوليته عن التلف أو الهلاك الحاصل للبضاعة [(1)].

كما قضي بأنه يعد من قبيل أعمال العناية الخاصة التي تتطلبها طبيعة البضاعة، رش النبات المنقول بالماء وإطعام الحيوانات المنقولة، أو سقيها أو تقديم الخدمات الطبية لها [(2)].

و قد يشترط الناقلون بالنسبة لبعض البضائع مرافقة المرسل لها، أو من ينوب عنه، وفي هذه الحالة يلتزم هذا الأخير بأعمال العناية التي تتطلبها البضاعة أثناء النقل، ومرافقة البضاعة قد تكون جوازية أو إجبارية.

فعلى سبيل المثال بموجب نصوص تعريفات المؤسسة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية يمكن للناقل بالسكة الحديدية طلب المرافقة بالنسبة لبعض البضائع، وبالمقابل نجد أن نصوص هذه التعريفات جعلت المرافقة إلزامية عندما يتعلق الأمر بنقل الحيوانات الحية، من أجل القيام بأعمال العناية الضرورية لضمان حفظها أثناء النقل[(3)].

و يترتب في الواقع، على مرافقة البضاعة تحويل الناقل حراسة البضاعة للمرسل، وبالتالي انتقال المسؤولية إليه لأن المرسل أو نوابه هم مع ذلك مسؤولون على الحفظ الجيد للبضاعة، وبالتالي القيام بكل أعمال العناية لهذه البضاعة بدون تمييز بين أعمال العناية العادية وأعمال العناية الاستثنائية [(4)].

و تجدر الإشارة أنه يجــوز للناقل أن يرجع على المرسل أو المرسل إليه بالمصروفات التي أنفقها في سبيل القيام بالتدابير الضــرورية للمحافظة على البضاعة أثناء الطريق، ما لم تكن تلك المصاريــف قد أنفقت بسبب خطئه، على أساس أن هذه المصاريف تخرج عن تكاليف النقل العادية [(5)].

و يلتزم الناقل بحفظ وصيــانة البضاعة طوال فتــرة تنفيذ عملية النقل أي من وقــت استلامها مــن المرسل إلى غاية تسليمها للمرسل إليه. و هذا ما أكدتــه محكمة استئناف **VERSAILLES** في قرارها الصادر بتاريخ:1996/06/20 بقولها « **إن الناقل يحرس البضائع التي تسلمها قبل الانطلاق ويحرسها عند الوصول حتى تسليمها للمرسل إليه** »[(6)]

---

(1) RENÉ RODIERE: DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:480.482.
(2) A- ZAHI : O.P.CIT,P:114.
(3) IBID.
(4) IBID.
(5) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:489.
(6) PHILIPPE LE TOURNEAU : O.P.CIT, P:9.

و لهذا يجب على المحكمة أن تتأكد من أن التلف أو الهلاك الذي أصاب البضائع قد حدث أثـــناء عملية النقل لتقرير مسؤولية الناقل عن ذلك. وقد أكدت محكمة النقض المصرية هذا في قرارها الصادر بتاريخ:1956/03/22 بقولها « **إنه لا وجه لمساءلة مصلحة سكة الحديد الحكومية المصرية عن فـــقد بعض متاع تولت نـــقله إلا أن يقوم الدليل المقنع على أن الفـــقد حصل أثنـــاء نقلها للمتاع، فإذا كانت قد طالبت بالتحقق من ذلك وأغفل الحكم الرد على هذا الدفاع الجوهـــري، ولم يشر إليه، فإنـــه يكون قاصرا قصورا يعيبـــه** »[1].

و يظل الناقل مسؤولا على المحافظـــة على البضاعة المنقولة خلال فترة بقائها تحت سيطرتـــه إذا استعمل حقه في الحبـــس ضمانا لاستيفاء أجرة النقل، وما يستحقه من مصاريف ضرورية أنفقها على البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل.

المطلـــب الثالث

الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه.

بعد وصول البضاعة لجهة الوصول يلتزم الناقل بتفريغها، والتفريغ عملية مادية تعـــني إخراج البضاعة من وسيلة النقل تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه[2].

و عملية التفريغ تعتبر عملية ملحقة بعملية النقل، يتولاها الناقل ويكون مسؤولا عنها ما لم ينص القانون أو الاتفاق على غير ذلك، كأن يتفق على أن عملية التفريغ تقع على عاتق المرسل إليه، وفي هذه الحالة الأخيرة لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع بسبب التفريغ[3].

و يجب على المرسل إليه أن يقوم بالتفريغ في الآجال المتفق عليها و إذا تجاوزها فإنه يسأل عن الضرر الذي أصاب الناقل بسبب تخصيص وسيلة النقل له[4]. و يسرى العرف في حالة عدم الاتفاق على وقت معين لتفريغ البضاعة، فقد قضت محكمة استئناف **PARIS** الغرفة الخامسة في قرارها الصادر بتاريخ:1985/05/04 في قضية **TRASPECIAL** ضد **ALEMAYNA FRANCE ET AUTRE** بأن « **العرف في فرنسا جرى على قيام المؤسسات الفرنسية بتـــفريغ شاحنات التموين بالبضائع في الفترة الصباحية وتخـــصيص الفترة المسائية لشحن المركبات التي تأمن توزيعها للزبائن** »[5].

---

(1) سعيد أحمد شعلة: المرجع السابق، ص:16.

(2) مصطفى كمال طه و علي البار ودي : المرجع السابق، ص:230.

A- ZAHI : O.P.CIT, P:126 .

(3) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص: 484.

(4) A- ZAHI : O.P.CIT, P:126.

(5) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:186, N:1250 JUR 1-2.

و يلاحظ أنه إذا استعان الناقل بمقاول أو شخص متخصص في عملية التفريغ يسأل عن أخطائه باعتباره تابعا له، وليس للمرسل إليه الرجوع على مقاول التفريغ شخصيا، ويتحمل الناقل مصاريف التفريغ لأنها عملية تابعة لعملية النقل، وسواء كان التفريغ بواسطة الناقل أو قام به المرسل إليه، فقد يتطلب التفريغ أجهزة خاصة أو آلات خاصة موجودة لدى المرسل إليه الذي يقوم بتفريغ البضاعة وتكون النفقات على عاتق الناقل، أما إذا اتفق على غير ذلك، أو أجرى العرف على أن التفريغ يتحمل مصاريفه المرسل إليه فيسري هذا الاتفاق أو ذلك العرف(1).

و بعد التفريغ يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه، و إن كان التفريغ عملية مادية بحتة فإن التسليم عملية قانونية (2)، تترتب عليه نتائج قانونية هامة تتمثل في:

1/ إن التسليم يضع حدا لتنفيذ عقد النقل وبه تزول قرينة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى نص **المادة 46 من القانون التجاري،** وتتحول مسؤولية حراسة البضاعة للمرسل إليه**.** فقد أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1956/02/07 بأن « **عقد النقل لا ينتهي إلا بتسليم البضاعة للمرسل إليه المذكور في تصريح الإرسال من طرف المرسل** »(3).

2/ منذ تاريخ التسليم يبدأ سريان أجل ثلاثة أيام المقررة لصاحب الحق في البضاعة لتبليغ إحتجاجه المعلل للناقل، لكي لا تسقط دعواه في الرجوع على الناقل بسبب التلف أو الهلاك الجزئي الذي أصاب البضاعة**.**

3/ منذ تاريخ التسليم تطبق قاعدة التقادم السنوي لدعاوى الناشئة عن عقد النقل حيث تتقادم بمرور سنة من تاريخ تسليم البضاعة للمرسل إليه أو عرضها عليه، وفقا لنص **المادة 66 من القانون التجاري.**

و قد يكون التسليم لاحقا للتفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل، وقد يكون سابقا عليه إذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه(4).

و الأصل أن التسليم يتم في المكان والزمان المتفق عليهما، والمنصوص عليه في مستند النقل، ولا يشترط لصحة التسليم أن يتم في المكان والزمان المتفق عليهما فقط، بل أن يرد على ذات البضاعة المبينة في مستند النقل، و أن يحصل لصاحب الحق في استلام البضاعة وهو إما المرسل إليه الشرعي أو وكيله(5). و هذا ما يفرض على الناقل أن يتحقق من شخصية المرسل إليه، فلا يسلمه البضاعة إلا إذا أبرز له مستند النقل وتحقق

---

(1) مراد عبد الفتاح : المرجع السابق، ص:393.

(2) راجع الجدل الفقهي حول مفهوم التسليم عند الفقيه BRUNAT المرجع السابق، رقم:175. وتجدر الإشارة إلى أن محكمة النقض الفرنسية عرفت لنا التسليم بصورة واضحة في قرارها الصادر بتاريخ :2003/06/11، وذلك بقولها بأنه "..... توجد ثمة عملية تسليم، في حالة التسليم المادي للبضاعة للمرسل إليه أو ممثله الذي يقبلها..... " . R.T.D.COM, N: 01, 2004.

(3) JEAN NECTOUX ET AUTRES : O.P.CIT, N:24.

(4) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص:174.

(5) مراد منير فهيم: المرجع السابق، ص:109. A- ZAHI : O.P.CIT, P:123.

من سلامته، فإذا كان مستند النقل لحامله فيكون على الناقل تسليم حامل المستند البضاعة أيا كانـــت شخصية المرسل إليه، أما إذا كان إذنيا فعلى الناقل أن يتحقق من تتابع التظهيرات حتى المظهر إليه الأخير الذي يطالب بالتسليم، وإذا كان اسميا فيجب عليه أن يتحقق من أن طالب التسليم هو المرسل إليـــه ذاته[1].

و في حالة تقدم وكيل المرسل إليه لاستلام البضاعة فعلى الناقل عدم تسليمها إلا إذا تأكد مـــن صـــحة الوكالة وصحة توقيع المرسل إليه، في هذا الصدد كانت محكمة استئناف **PARIS** قد قضت في قرارها الصادر بتاريخ:1989/07/06 بأن « **الناقل يعد مخطئا عندما يقبل إيصالا من الشركة التي تشترك مع شركة أخرى المرسلة إليها البضاعة في شغل محلات هذه الأخيرة لأنه لم يتسلم الوكالة التي بموجبها تسلم البضاعة، حتى ولو كانت الشركتان ضمن نفس التجمع لأن لكل منهما شخصية قانونية مختلفة عن الأخرى** »[2].

و على العموم إذا قام الناقل بتسليم البضاعة لشخص أخر غير المرسل إليه أو وكيله، فإنه يســـأل عـــن الإخلال بالتزامه، ولكن لا يسأل إذا كان هذا التسليم بسبب إهمال المرسل في احترام التزاماته كعدم وضـــعه البطاقات التعريفية على البضائع التي تسمح بتحديد شخص المرسل إليه ومكان التسليم، وللغير الذي تســـلم البضاعة خطأ إثبات أنه قام بردها للمرسل إليه بكافة وسائل الإثبات [3].

و يقع عبء إثبات التسليم على عاتق الناقل، ويتم عمليا بإعطاء المرسل إليه أو وكيله الناقـــل إيصـــالا يعترف فيه بتسلم البضاعة أو بالتأشير على مستند النقل الذي يرافق البضاعة بالتسليم[4]. وفي حالة انعـــدام الإيصال أو التأشير يمكن إثباته بكافة وسائل الإثبات لاسيما عـــن طريق القرائن، وهذا ما قضت به محكمـــة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1984/05/15 [5].

و يلاحظ أخيرا أنه يحق للناقل الامتناع عن تسليم البضاعة للمرسل إليه إذا كانت أجرة النقل واجبة الدفع عند الوصول، وامتنع المرسل إليه عن دفعها، أو إذا كان الناقل وكيلا عن المرسل في استفاء ثمن بيع البضاعة من المرسل إليه قبل التسليم، ورفض المرسل إليه دفـــع الثمن، أو إذا حجز أحد دائني المرسل أو المرسل إليه علـــى البضاعة تحت يد الناقل أثناء الطريق، أو إذا أخطر المرسل الناقل قبل تسليمه البضاعة بعدم تسليمها للمرســـل إليه، وهذا يحدث في الغالب في حالة إشهار إفلاس المرسل إليه، وإنما يجب في هذه الحالة الأخيرة أن يحصـــل الإخطار قبل استلام المرسل إليه لمستند النقل وتصرفه في البضاعة في الطريق، لأن تسلمه لمستند النقل تســـلم حكمي للبضاعة [6].

---

(1) علي البار ودي : المرجع السابق،ص:204.

(2) L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS : O.P.CIT, P:196.

(3) IBID , P:196.197.

(4) GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT: O.P.CIT, P:764.

(5) BARTHÉLÉMY MERCADAL : O.P.CIT , P:27.

(6) مصطفى كمال طه، علي البار ودي: المرجع السابق، ص:561.

عبد الحميد الشواربي: العقود التجارية ، نشأة المعارف، الإسكندرية – مصر، 1993، ص:416.415.

المبحـــث الثالث

التزامـــات المرسل إليـــه.

من الثابت أن المرسل إليه إذا كان شخصيا غير المرسل لا يكتسب الحقوق ولا يتحمل بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع، إلا إذا صدر منه قبول صريح أو ضمني لهذه الحقوق والالتزامات [(1)].

و قد بينت ذلك **المادة 39 من القانون التجاري** بقولها « **إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا يترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة عن عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل** ». فبقبول المرسل إليه العقد، يحق له توجيه البضاعة أثناء النقل متى كان مستند النقل بيده كما سبق القول، ويلتزم باستلام البضاعة، وكذا بدفع أجرة النقل والمصروفات الملحقة بها إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول.

و من المتفق عليه فقها وقضاءا أن المرسل إليه له حق مباشر قبل الناقل يستطيع بموجبه المرسل إليه أن يتمسك بكافة شروط عقد النقل في مواجهة الناقل، و يستطيع الناقل كذلك أن يتمسك بهـــا في مواجهة المرسل إليه.

فيحق للمرسل إليه ممارسة دعوى الرجوع على الناقل بالتعويض في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها. وسنتطرق في المطلب الأول لالتزام المرسل إليه باستلام البضاعة، وفي المطلب الثاني للالتزام بدفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الوصول، وفي المطلب الثالث للأساس القانوني لحق المرسل إليه المباشر اتجاه الناقل.

المطلـــب الأول

الالتزام باستـــلام البضاعـــة.

يلتزم المرسل إليه بمجرد وصول الناقل لمكان التسليم المتفق عليه باستلام البضاعة محل النقل من الناقل، وإذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه، فعلى الناقل أن يخطره بوصول البضاعة وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمها، وعلى المرسل إليه أن يحضر لاستلام البضاعة في الميعاد الذي حـــدده الناقل، وقد بينت ذلك **المادة 45 من القانون التجاري** بقولها « **في حالة نقل الشيء غير مشروط تسليمه للموطن، وجب على الناقل إحضار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له فيه تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه** »[(2)].

---

(1) يعتبر من قبيل القبول ضمني على وجه الخصوص تسلم المرسل إليه مستند النقل أو البضاعة محل النقل أو المطالبة بتسليمها من خلال توجيـــه إعذار يظهر فيه قبوله لعقد النقل أو إصدار تعليمات بشأنها، سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:475.

(2) يقابل نص هذه المادة، المادة231 من القانون التجاري المصري و المادة 136 من القانون التجاري التونسي و المادة 265 من القانون التجاري العراقي، معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:687، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:65.

و إذا ما قام الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعـــة مع عدم تحديد موعد لتسلمها، فعلى المرسل إليه أن يحضـــر لتسليمها في مدة معقولـــة يحددها العرف السائد، و يجوز للناقل بعد انقضـــاء هذا الميعاد أن ينقل البضاعة إلى محل المرسل إليه بناء على طلبه مقابل أجرة إضافية (1).

و إذا لم يكلـــف الناقل بتوصيل البضاعـــة إلى محل المرسل إليه، و لم يحضـــر المرسل إليه لتسلمهـــا برغم من إخطاره، جرى العـــرف على إعطاء الناقل الحق في مطالبة المرسل إليه بمصاريف الأرضية وهي تمثل مقابل حفظ البضاعة في مخازنه، وكذلك يجوز لـــه بدل حفظها في مخازنه طلـــب الإذن من القضاء لإيداعها في أحد المخازن العمومية على حساب المرسل إليه (2).

و للمرسل إليه الحق في فحص البضاعة قبل تسلمها و قبل دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول لتحقق من حالتها ومطابقتها للبيانات الواردة بنسخة مستند النقل التي بحوزته، ويكون ذلك بالوسائل المناسبة التي تطمئنه على سلامتها من الظاهر أو من الداخل، وله إثبات ما يشاء من تحفظات، و لكن لا يجوز لـــه التعسف في استعمال هذا الحق (3). و على الناقل بطبيـــعة الحال أن يمكنه من فحص البضاعة و إلا جاز للمرسل إليه رفض تسلمها (4).

و قد قررت **المادة 46 من القانون التجـــاري** مصير البضاعة في حالة رفض المرسل إليه تسلم البضاعة أو عدم وجوده أو عدم تمكن الناقل من الاهتداء إليـــه، بقولها « **فيما عدا الحالات المنصوص عليها في المادة 45 إذا لم يرفع الشيء المنقول من المكان الموجـــه إليه، وجب على الناقل أن يخبر المرسل بذلك وأن يطلب منه التعليمات بهذا الشأن وأن ينتظر هذه التعليمات ويجب عليـــه في هذه الحالة إيداع الشيء في مكان أمين.**

على أنـــه يجوز للناقل بيـــع الشيء المنقول إذا كان من الأشياء التي يخشـــى عليها من التلف قبـــل ورود تعليمات الناقل في الوقت المناسب.

و يسمح بهذا البيع بمقتضى أمر صادر في ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة.

و فضلا عن ذلك فإنه يمكن إتلاف الشيء أو طمره إذا كان غير صالح للاستهلاك و يتم معاينة هذه الحالة الخاصة بعدم صلاحية الشيء للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلـــدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثليهما بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية ».

و بتحليل نص هذه المادة يتبين لنا أن الناقل ملزم بأن يبادر إلى إخطار المرسل إليه امتناع المرسل إليه عن تسلم

---

(1) سعيد الجدار: المرجع السابق ، ص:65.

(2) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:213.212.

(3) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS O.P.CIT, P:513.514.
A- ZAHI : O.P.CIT, P:128.

(4) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:485.

البضاعة مع طلب تعليماته، ويجب عليه أن ينتظر هذه التعليمات، فإذا لم تصل في الوقت المناسب، يجوز له أن يطلب بموجب عريضة من رئيس المحكمة المختصة تعيين خبير لإثبات حالة البضاعة و الإذن له بإيداعها في مكان أميـــن لحساب المرسل وعلى مسؤوليته ليتخلص من مسؤولية ما يمكـــن أن يحدث للبضاعة بعد ذلك. و كل اشتراط مسبق يعفي الناقل من هذا الالتزام باطل وعديم الأثر طبقا لنص **المادة 77 من القانون التجاري.**

غير أنه يجوز للناقل طلب الإذن ببيعها حفاظا على مصلحـــة المرسل إذا كانت معرضة للهلاك أو التلف أو لهبوط قيمتهـــا أو كانت صيانتها تتطلب مصاريف باهضة، ولرئيس المحكمـــة الحريـــة في تحديد كيفيـــة البيع، ويلتزم بإيداع ثمن البيع لدى الخزينة العموميـــة، و هذا ما عبرت عنه **المادة 272 من القـــانون المـــدني** بقولها « يجوز **للمدين أن يبيع بالمزاد العلني الأشياء التي يسرع إليها التلف، أو التي تكلف نفقات باهظة في إيداعها أو حراستها و إيداع ثمن البيع بالخزينة العمومية.**

فإذا كان للأشياء سعر معروف في السوق فلا تباع بالمزاد العلني إلا إذا تعذر بيعها بالتراضي وبالسعر المتداول عرفـــا ».

و من البديهي بعد البيع أن يحصل على حقه بالأولوية على غيره من الدائنين، بالنظر لحق الامتياز المقرر له. و في حالـــة ما إذا وصلت البضاعـــة لمكان التسليم و لم يتسلمها المرسل إليه وأصـــبحت غـــير صالحـــــة للاستهلاك، فللناقل إتلافها أو طمرها. وحرصا على مصلحـــة المرسل إليه لم يترك المشرع تقدير صـــلاحية البضاعة من عدمها لتقديـــر الناقل، بل أعطاها لرئيس المجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثلـــهما، وذلك بإعداد محضر معاينـــة البضاعة بحضور مسؤول مصلحة حفـــظ الصحة بـــالمجلس الشـــعبي البلـــدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية.

و تجدر الإشارة أن الإجراءات المنصوص عليها في نص هذه المادة، و إن استهدفت حماية الناقل أساسا، إلا أنه يجوز لكل ذي مصلحة كمرسل أو المرسل إليه أو شركة التأمين اتخاذها حسب الرأي الراجح في الفقه[1].

المطلـــب الثاني

الالتزام بدفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الوصول.

كما سبق القول أنه يمكن للأطراف الاتفاق على أن تكون أجرة ومصروفات النقل الملحقة بها مستحقة الدفع عند الوصول، وتعد طريقة دفع الأجرة عند الوصول اكثر الطرق التي تواتر استعمال في المعاملات التجارية [2].

و يجب على المرسل عليه دفعها عند اشتراط ذلك في العقد قبل تسلـــم البضاعة، ولكن لا يستطيع الناقل

---

(1) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:317.

(2) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:537.

إرغامه على دفعها عندما يرفض تسلم البضاعة لأنـــه يبقى طرفا خارجا عن العقد[1]. وقد أكدت ذلك محكمة استئناف **PARIS** الغرفة الخامسة في قرارها الصادر بتاريخ: 1989/12/11 في قضية **EPD** ضـــد **SET** بقولها « **إن الناقل لا يمكنـــه التمسك بمطالبـــة المرسل إليه بدفع الأجرة المستحقة عـــند الوصول عندما يرفض هذا الأخير تسلم البضاعة** »[2].

و إنما يستطيع البحث عن المرسل الحقيقي لمطالبته بالدفع، ويمكنه التحقق من صفته هذه انطلاقا من المراسلات المتبادلة بينهما أو فاتورة النقل التي حررها، وهو عادة طالب النقل[3].

و في الحالة التي تكون فيها البضاعة المنقولة محل عقد البيع يلتزم المشتري المرسل إليه بدفعها لأنها جزء من ثمن البيع ما لم يتفق على خلاف ذلك. و أما في الحالة التي يطلب فيها وكيل المشتري أو البائع النقل فإن الموكل هو المسؤول عن دفعها، ولكن على الوكيل إخطار الناقل بأنه يتصرف بهذه الصفة و إلا حق للناقل اعتباره كالطرف المتعاقد معه ومطالبته بدفعها، لا سيما في الحالة التي يكون فيها الموكل معسرا [4].

و أما عندما يتم الإرسال مقابل الدفع وهو إحدى طرق النقل الأكثر استعمالا، وهي عبارة عن عقد وكالة للتحصيل بصفة تبعية لعقد النقل وليس كعقد وكالة متميز عنه، يلتزم بمقتضاه الناقل باسم ولحساب البائع المرسل بتحصيل ثمن الشيء المبيع أو ثمن فواتير قديمة لم تسدد، ولها علاقة ببضائع أخرى، و كذا أجرة النقل من المشتري المرسل إليه، إما نقدا أو في شكل ورقة تجارية كالشيك أو السفتجة المقبولة[5].

و بمقتضى هذا العقد يلتزم الناقل أيضا بعدم تسليم البضاعة للمرسل إليه إلا مقابل استفائه المبلغ المستحق تحصيله، وبتنفيذ تعليمات البائع الموكل بصدق، وإذا ما ارتكب خطأ في تنفيذ وكالته وجب عليه تعويض الضرر الحاصل للبائع المرسل. و الخطأ الشائع يتمثل في تسليمه البضاعة دون أن يحصل مسبقا على المبلغ المستحق[6].

و يلاحـــظ أن الناقل المستلم مـــن المرسل إليه شيكا تسديدا للمبلـــغ المستحق غير ملزم بمراقبة وجـــود الرصيد، ولا التحقق من صحة هوية البيانات الواردة فيه، غير أنه بالمقابل يعد مرتكبا لخطأ إذا ما سلم البضاعة مقابل شيك محسوب على حساب الغير لا على حساب المرسل إليه، وكذلك إذا ما قبل شيكات غير مؤرخة لأنها لا تعد بمثابة شيكات و إنما كسندات دفع لا تعد ببساطة إلا اعترافات بالدين[7].

و إذا ما أهمل الناقل طلب دفع المبلغ المستحـــق وقت التسليم أصبح ملزما شخصيا بدفعه للمرسل، ولكن يمكنه الرجوع على المرسل إليـــه الذي بتسلمه البضاعـــة وقبوله العقد، أصبح أيضا ملزم بكل الالتزامات التي

---

(1) BARTHÉLÉMY MARCADAL : O.P.CIT, P:27.
(2) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:289, N:1338 JUR2.
(3) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:537.
(4) BARTHÉLÉMY MARCADAL : O.P.CIT, P:27.
(5) IBID.
(6) IBID.
(7) IBID, P: 26. 27.

يرتبها العقد على عاتقه، ولاسيما الالتزام بدفع المبلغ المستحق المطلوب من طرف المرسل[1].

و تخضع دعوى مطالبة المرسل الناقل بالمبلغ المستحق للتقادم الذي تخضع له الدعاوى الناشئة عن عقد النقل طبقا لنص **المادة 61 من القانون التجاري.** نظرا لكون الإرسال مقابل الدفع طريقة من طرق النقل كما سبق القول، وأن المبلغ المستحق من الضروري أن يلحق بهذا الأخير لأن التسليم معلق على التحصيل[2].

و غالبا ما يقبل الناقلون هذه الطريقة من النقل، لكون البضاعة المنقولة في أغلب الأحوال تمثل الضمان الكافي لاستيفاء حقوقهم، ولكن قد يرفضونها إذا كانت قيمة البضاعة لا تمثل الضمان الكافي المطمئن لاستيفاء حقوقهم أو كان من الممكن أن تتعرض لخطر الهلاك بسرعة أو عندما لا تعطيها الظروف الخاصة أي قيمة تجارية، كما هو الحال بالنسبة للعينات بدون قيمة والبضائع السريعة التلف وصناديق الجثث[3].

و قد يطلب الناقل من المرسل تسبيقات في حالـــة استحقاق الدفع عند الوصول، وتظهر أهميتها في الحالة التي لا تمثل فيها البضاعة الضمـــان الحقيقي للناقل، ويلتزم بردها عندما يستوفي أجرة النقل والمصروفات الملحقة بها. وتسلمه المبلغ النقدي المسبق لا يفسر إلا كضمان مثل الضمان الذي يصدره متعاملو البورصة لأعوان الصرف[4].

و أخيرا تجدر الإشارة أن العرف التجاري في نظام النقل الداخلي لم يجـــر على قيام المرسل بدفع جزء من الأجرة وقيام المرسل إليه بدفع الجزء الأخر، كما هو الحال بالنسبة لنظام النقل الدولي من خلال شرط الأجرة بحسب الحدود « **FRANCO-FRONTIERE** »[5].

و يتمتع الناقل في سبيل إستيفاء الأجرة إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول بضمانات خاصة، فيمكنه ككل دائن أن يشترط و يحصل من مدينه على تأمين إتفاقي يضمن له استيفاء الأجرة، ويمكنه الرجوع على المرسل المتضامن مع المرسل إليه، وأن يستعمل حق حبس البضاعة المنقولة وحق الإمتياز على ثمن الناتج من التنفيذ على البضاعة محل النقل. وسنتحدث أولا عن التضامن بين المرسل و المرسل إليه، وثانيا عن حق الناقل في حبس البضاعة، و ثالثا عن حق الناقل في الإمتياز على الثمن.

1- التضامن بين المرسل والمرسل إليه.

قررت **المادة 40 من القانون التجاري** قاعدة التضامن بين المرسل والمرسل إليه لدفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول، حيث نصت على أنــه « **..... إذا اشترط دفع الأجرة عند وصول الأشـــياء المنقولة فيكون المرسل والمرسل إليه الذي صدر منـــه القبول ملزمين بأدائها بالتضامن بينهما** »[6].

---

(1) BARTHÉLÉMY MARCADAL : O.P.CIT, P:27.

(2) PHILIPPE LE TOURNEAU : O.P.CIT, P:9.

(3) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:537.

(4) IBID, P:539.

(5) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:286.

(6) لقد وقع المشرع في خطأ ترجمة مصطلح " المرسل" عند نقله من النص الفرنسي إلى النص العربي.

و يتضح لنا من خلال نص هذه المادة أنه ليس من شأن الاتفاق على تحمل المرسل إليه دفع أجرة النقل أن يعفي المرسل من التزامه بدفعها، بل يظل للناقل الحق في الرجوع على المرسل بما لم يستوفه من المرسل إليه، إذ أن كلا من المرسل والمرسل إليه يكونان مسؤولين عن دفعها بالتضامن قبل الناقل، و يجوز الرجوع عليهما معا أو الرجوع على الموسر منها إذا لم يستوف أي جزء من الأجرة [(1)].

ففي حالة عجز المرسل إليه يجوز للناقل الرجوع على المرسل لأن قبول المرسل إليه عقد النقل لا يؤدي إلى إبراء المرسل من دفع الأجرة، بل يحتفظ الناقل بحق الإدعاء عليه لدفع الأجرة، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ: 1990/02/20 بقولها « **إن الإرسال المستحق عند الوصول لا يترتب عليه استبدال المرسل كمدين بالأجرة بالمرسل إليه، بل يبقى ملزما بأدائها في حالة عجز المرسل إليه** »[(2)].

و لا يبقى المرسل ضامنا لاستحقاق الأجرة في حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة فقط، بل أيضا في حالة تسليمه للناقل شيكا بدون رصيد، إذ يجوز للناقل في هذه الحالة الرجوع على المرسل على أساس أنه يعد ضامنا للمرسل إليه دون القيام بممارسة حقه في الرجوع أولا على هذا الأخير، و ذلك بإرسال الشيك له مرفقا بشهادة عدم الدفع مطالبا إياه بدفع الأجرة، وللمرسل الحق في الرجوع على المرسل إليه بعد دفعه الأجرة [(3)].

وحق الناقل في الإدعاء على المرسل محدد بكل المصاريف التي ليس لها ضمان، لاسيما المصاريف المكملة للتخزين أو التوقف وفقا لما قضت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ: 1913/02/03 [(4)]. ولا يستطيع المرسل التمسك بسقوط حق الناقل في الرجوع عليه بحجة التبليغ المتأخر له بعوز المرسل إليه، فالناقل في الواقع الذي لم يكن وكيلا للمرسل كما هو الحال في الإرسال مقابل الدفع غير ملزم بالاستعلام عن الزبائن الذين يتعاقد معهم، و يسقط حق الناقل في الرجوع على المرسل إذا قام بتسليم البضاعة دون استيفائه الأجرة لأنه ملزم بعدم التنازل عن البضاعة التي تمثل ضمانه إلا إذا استوفى الأجرة [(5)].

2- حق الناقل في حبس البضاعة.

حق الناقل في حبس البضاعة ليس مقررا بصفة خاصة في القانون التجاري، ولكنه تطبيق للقواعد العامة في القانون المدني، حيث تقضي **المادة 200** منه بأنه يجوز « **لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية و ارتباط بالتزام المدين أو ما دام الدائن لم يقم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا.**

---

(1) مصطفى كمال طه: المرجع السابق. ص:170.169.

(2) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:292, N:1340 JUR2.

(3) IBID, N: 292.

(4) IBID, N: 292, N: 1340 JUR 5.

(5) IBID, N: 292.

و يكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو لمحرزه، إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة فإن له أن يمتنع عن رد هذا الشيء حتى يستوفي ما هو مستحق له، إلا أن يكون الالتزام بالرد ناشئا عن عمل غير مشروع ».

و باستقراء هذا النص يتضح لنا أنه إذا امتنع المرسل إليه عن الوفاء بالأجرة والمصروفات الضرورية التي أنفقها الناقل، فإنه يحق لهذا الأخير أن يحبس البضاعة محل النقل تحت يده حتى يستوفي المبالغ المستحقة له، بمعنى أخر أن يمتنع عن التنازل عن البضاعة حتى يستوفي الأجرة والمصروفات الملحقة بها.

و يلاحظ أن بعض القوانين التجارية العربية نصت صراحة على هذا الحق لاسيما **القانون التجاري المصري في المادة 239 و الأردني في المادة 675 و السوري في المادة 361** [1].

كما أكد القضاء الفرنسي حق الناقل في حبس البضاعة، فعلى سبيل المثال قضت محكمة استئناف **DOUAI** في قرارها الصادر بتاريخ:1988/06/16 بأن « **الناقل الذي قام بتخزين البضائع في مخازنه بسبب رفض المرسل إليه استلامها يستطيع ممارسة حقه في الحبس لاستيفاء مصاريف التخزين، التي تعد من بين المصاريف الملحقة بأجرة النقل، بشرط أن لا تكون قد ترتبت بسبب خطئه** »[2]. و يعد الحق في الحبس وسيلة ضغط فعالة وضابط جيد للعلاقات بين المرسل والناقل[3].

و عادة ما يتمسك الناقل بالدفع بعدم التنفيذ عن طريق الحق في الحبس. وبالرغم من كون الدفع بعدم التنفيذ صورة من صور حق الحبس، إلا أن مجال التمسك بكل منها مختلف، إذ يمكن للناقل في علاقته مع المدين بالأجرة أن يتمسك بعدم تنفيذ خدمة تسليم البضاعة ما دام لم يستوف الأجرة، كما هو الحال عمليا بالنسبة لكبار العملاء مع الشركة الوطنية الفرنسية للسكة الحديدية. و يمكنه في علاقته مع الغير التمسك بحق الحبس كما هو الحال بالنسبة لمالك البضاعة الغير طرف في عقد النقل[4].

و استعمال الناقل حقه في حبس البضاعة المنقولة لا يعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة احتباسها كما سبقت الإشارة، بل عليه أن يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص العادي، وهذا ما عبرت عنه **الفقرة الثانية من المادة 201 من القانون المدني** بقولها « **وعلى الحابس أن يحافظ على الشيء وفقا لأحكام رهن الحيازة، وعليه أن يقدم حسابا عن غلته** ». ويكون الناقل مسؤولا عن هلاكها أو تلفها ما لم يثبت أن ذلك يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه[5].

---

(1) معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:694، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:22.19.

(2) L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS : O.P.CIT, P:171.

(3) IBID.

(4) علي علي سليمان: النظرية العامة للالتزام، المرجع السابق، ص:110 .

RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:545. 546.

(5) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:58،

و متى وفى المرسل إليه الأجرة للناقل انقضى حق الحبس، و زال المانع الذي كان يحول دون تسليم البضاعة المنقولة إليه، ويعود الالتزام بالتسليم في ذمة الناقل وفقا لأحكام عقد النقل فيلتزم بتسليم البضاعة سليمة للمرسل، إذ لا يترتب على استعمال حق الحبس انفساخ هذا العقد أو انقضاء الالتزامات الناشئة عنه، بل يقتصر الأمر على وقف تنفيذ التزام الناقل بالتسليم حتى يفـــي المرسل إليه بالتزامه بدفع أجرة النقل، وللناقل إذا خشي من هلاك البضاعة أو تلفها أن يحصل على إذن من القضاء ببيعها [1].

3- حـــق امتيـــاز الناقـــل.

تقضي المادة **الفقرة الثانية من 982 من القانون المدني** بأنه « **لا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص قانوني** » **.** و بمراجعة النصوص القانونية المنظمة لعقد نقل الأشياء، نجد أنها لم تنص صراحة على إعطاء الناقل حق الامتياز على الثمن الناتج عن التنفيذ على البضاعة محل النقل، غير أن البعض ذهب إلى إثبات حق الامتياز للناقل استنادا إلى نص **المادة 56 من القانون التجاري** التي تثبت هذا الحق للوكيل بالعمولة لنقل الأشياء [2]**.** إلا أن هذا غير صحيح لأن نص هذه المادة يتعلق بالوكيل بالعمولة لنقل الأشياء فقط، ولا ينطبق على ناقل الأشياء**.**

و ذهب البعض الأخر إلى إثبات هذا الحق استنادا إلى نص **المادة 46 من القانون التجاري**[3]**.** ونحن لا نرى ذلك، لأن نص هذه المادة يتعلق بالتزام الناقل بإيداع الشيء المنقول لدى مكان أمين في حالة امتناع المرسل إليه أو من ينوب عنه عن استلامه، وبإمكانية طلب الناقل بيعه إذا كان من الأشياء سريعة التلف قبل ورود تعليمات المرسل بشأنه بمقتضى عريضة يوجهها لرئيس المحكمة المختصة كما سبق تبيانه**.** وكذلك لأن مجرد الحق في حبس البضاعة أو إيداعها لا يثبت حق الامتياز عليها، وهذا ما نصت عليه **الفقرة الأولى من المادة 201 من القانون المدني** بقولها أن « **مجرد الحق في حبس الشيء لا يثبت حق امتياز عليه** »**.**

و قد نصت بعض القوانين التجارية صراحة على هذا الحق، لا سيما **القانون التجاري المصري في الفقرة الثانية من المادة 239 و الأردني في المادة 75 و السوري في المادة 362 و العراقي في المادة 673 و الكويتي في الفقرة الثانية من المادة 462 والليبي في المادة 183 والفرنسي**[4]**.** إلا أن هذا الأخير قرر للناقل امتيازا مماثلا للذي يتمتع به الوكيل بالعمولة للنقل لا يضمن فقط الديون المتعلقة مباشرة بتنفيذ النقل، بل كل ديون النقل على المرسل حتى تلك المتعلقة بإرسالات سابقة للمرسل بفضل **قانون** « **GAYSSOT** »، رقم: **98/69** المؤرخ في: 1998/02/06 الذي أدرج **المادة 108 مكرر1** في قانون التجارة، ومقتضى هذا الامتياز السماح للناقل الذي

---

(1) سعيد أحمد شعلة: المرجع السابق، ص:69.

(2) أحمد محرز: المرجع السابق، ص:216.

(3) سمير جميل حسين الفتلاوي: المرجع السابق، ص:257.

(4) معوض عبد التواب: المرجع السابق، ص:694، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية، الجزء:25.24.23.21.19.

لم يستوف المبالغ المستحقة له بحبس البضاعة والقيام ببيعها بالمزاد العلني، ويقوم هذا الامتياز على فكرة أنه يستلم البضائع كأشياء مرهونة تضمن له استيفاء المبالغ المستحقة بسبب النقل المنجز[1].

و مقتضى عدم نص القانون التجاري الجزائري على هذا الحق يعني أنه إذا سلم الناقل البضاعة للمرسل إليه قبل استيفاء الأجرة، فإنه يدخل مع سائر الدائنين العاديين للمرسل أو المرسل إليه، ولا يتقدم عليهم في استيفاء الأجرة و المصروفات من دائني المرسل أو المرسل إليه، و إلا امتنع عن تسليم البضاعـــة للحجز عليها، وهـــذا يؤدي إلى استيفائه المبالغ المستحقة له قبل سائر الدائنين[2].

و نظرا لكون الحق في الحبس يعاب عليه أنه يكلف الحابس بعض الانتظار، ومراعاة لمصلحته الناقل لابد من تقرير امتياز الناقل بنص صريح على الثمن الناتج عن التنفيذ على البضاعة المنقولة بإتباع إجراءات التنفيذ على الشيء المرهون رهنا تجاريا، لأنها إجراءات بسيطة مقارنة بإجراءات التنفيذ في الرهن المدني نظرا لما تتطلبه المعاملات التجارية من سرعة وائتمان، وذلك بإخطار الناقل المدين بدفـــع الأجرة والمصروفات بإخطـــار عادي، يبلغه فيه باستحقاق دين الأجرة والمصروفات الملحقة بها و رغبته في بيع البضاعة إذا لم يتم الوفاء، فإذا مضت خمسة عشر يوما من تاريخ الإخطار، و لم يتم الوفاء جاز للناقل أن يقوم بالبيع، بطريقة المزاد العلني ويستوفي المبالغ المستحقة له من الثمن الناتج من البيع[3].

و يشترط في الديون المضمونة التي يمارس الناقل امتيازه من أجلها أن تكون صحيحة؛ بمعنى محددة وغير متقادمة، ولكن أيضا مستحقة الأداء، و ينتهي امتياز الناقل بتنازل إرادي عن البضاعة سواء بتسليمها للمرسل إليه أو بإعادة إرسالها من جديد، لأنه مؤسس على فكرة الرهن الضمني[4].

المطلـــب الثالث

الأساس القانوني لحق المرسل إليه المباشر اتجاه الناقل.

اختلفت أراء الفقهاء في تفسير الأساس القانوني لحق المرسل إليه اتجاه الناقل، وظهرت عدة اتجاهات حاولت إيجاد الأساس القانوني المناسب الذي يستند إليه هذا الحق.

1- الاتجاه الأول: يستند إلى نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، وهو الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء. يرى أن المرسل عندما يبرم العقد مع الناقل يضع اشتراطا لمصلحة المرسل إليه فيصبح مستفيدا، ويكون من حقه مطالبة الناقل بتسليم البضاعة والحصول على التعويضات المناسبة في حالة إخلال الناقل بالتزاماته[5].

---

(1) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:295,
FRAÇOIS PEYREL : LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, GAÉTAN MORIN, EUROPE, 1999, P: 98.

(2) سليمان أبو الملوح: المرجع السابق، ص:225.

(3) أحمد محرز: المرجع السابق، ص:99.98.

(4) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:295, A- ZAHI : O.P.CIT, P:132.

(5) هاني دويدار: العقود التجارية والعمليات المعرفية، دار الجامعة الجديدة لنشر، الإسكندرية – مصر 1994 ، ص:65 .
PIERRE BRUNAT: O.P.CIT, N:45, N:1154 JUR 2.

و أهم ما يؤخذ على هذا الرأي أنه لا يفسر إلا حقوق المرسل إليه اتجاه الناقل، ولكنـــه لا يفسر التزاماته وأهمها الالتزام بالوفاء بأجرة النقل إذا كانت مستحقة عنـــد الوصول، إذ الأصل في الاشتراط لمصلحة الغير أن لا يرتب التزامات على عاتق المستفيد اتجاه المتعهد، كما بينته **المادة 113 من القانون المدني**.

2- **الاتجاه الثاني**: يضم رأيين الرأي الأول ذهب إلى القول بأن عقد النقل عقد ثلاثي الأطراف منذ إبرامه يظهر منهم طرفان منذ البداية، هما المرسل والناقل، بينما الطرف الثالث وهو المرسل إليه فيظل فترة من الزمـــن مخفيا ولا يعرفه الناقل، وأن فكرة العقد ثلاثي الأطراف استثناء من قاعدة نسبية أثار العقد تبررها الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل[1]. و إذا انتقل مستند النقل إلى شخص أخر غير المرسل إليه فلا يكون طرفا رابعا في العقد، و إنما يظل لعقد النقل طابع ثلاثي بإشراك المرسل إليه وحده [2].

أما الرأي الثاني فأخذ بنظرية الإيجاب، ومقتضاها أن المرسل إليه بقبوله مستند النقل يكون قد قبل إيجابا موجها إليه من المرسل والناقل فيصبح بذلك طرفا في العقد المبرم بينهما [3].

و يعاب على الرأي الأول أن مبناه الافتراض مما يثير التساؤل من جديد عن الأساس القانوني لإشراك المرسل إليه في عقد النقل، أما الرأي الثاني فيعاب عليه أنه لو صح اعتبار عقد النقل بين الناقل والمرسل إيجابا موجها إلى المرسل إليه لكان كل من المرسل والناقل مسؤولا عن تنفيذ هذا العقد اتجاه المرسل، في حين أن الناقل وحده هو المسؤول عن تنفيذ عقد النقل دون المرسل[4].

3- **الاتجاه الثالث**: أخذ بنظرية النيابة الناقصة التي أثيرت أصلا بصدد عقد الوكالة بالعمولة لتفسير علاقة الموكل بالغير، ومن مقتضاها أن المرسل يعمل بصفته نائبا في عقد النقل عن المرسل إليه، وهو ما يستوجب انصراف أثار العقد إلى المرسل إليه بصفته أصيلا، غير أن نيابة المرسل عن المرسل إليه ليست كاملة، ولذلك يظل المرسل طرفا في عقد النقل، كما يكون مسؤولا عن تنفيذ الالتزامات الواردة فيه شأنه في ذلك شأن الأصيل، وهذا الرأي يفسر رجوع الناقل على المرسل لمطالبته بالوفاء بأجرة النقل في حالة امتناع المرسل إليه عن الدفع، كما أنه يفسر التزام المرسل بدفع أجرة النقل[5].

و مع ذلك لا يمكن التسليم بهذه النظرية لتعارضها مع النية الحقيقية لكل من المرسل والمرسل إليه، فالمرسل في تعاقده مع الناقل لا يقصد أن تكون لـــه صفتان صفته كأصيل وصفته كنائب عن المرسل إليه، كذلك لا يقصد المرسل إليه أن يكون طرفا في عقد النقل ولا أن يكون المرسل نائبا عنه، هذا من جهة [6]. ومن جهة

---

(1) RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:425.426.

(2) علي البار ودي: المرجع السابق، ص:194.

(3) مصطفى كمال طه و علي البار ودي: المرجع السابق، ص:564.

(4) علي البار ودي: المرجع السابق، ص:194.

(5) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:219.

(6) علي البار ودي: المرجع السابق، ص:195.

أخرى فإن نيابة المرسل عن المرسل إليه تعني أن هذا الأخير يكون طرفا في عقد النقل منذ إنشائه، في حين أن المرسل إليه أجنبي عن عقد النقل ولا يصح له مطالبته بالوفاء بأجرة النقل، إلا ابتداء من الوقت الذي يقبل فيه الاستفادة من عقد النقل، ضف إلى ذلك أن نيابـــة المرسل عن المرسل إليه تستوجب أن يكون المرسل إليه مسؤولا عن جميع التزامات المرسل في حين أن مسؤولية المرسل إليه تقتصر على الوفاء بأجرة النقل والمصروفات الملحقة بها [1].

4- **الاتجاه الرابع:** يأخذ بنظرية الحلول، ويرى أن المرسل باختياره المرسل إليه، فإن هذا الأخير يصبح ذا صفة في عملية استلام البضاعة عند الوصول، ومنذ اللحظة التي يعلن فيها المرسل أنه ينوي استعمال هذه الصفة فإنه يحل محل المرسل في كل ما يتعلق بعملية النقل، ويترتب على هذا الرأي أن تنتهي كل صلة قانونية بين المرسل والناقل بمجرد قبول المرسل إليه لمستند النقل، وهذا ما يخالف ما استقر عليه الفقه والقضاء من استمرار هذه العلاقة القانونية، بحيث يحق للناقل الرجوع بالأجرة على المرسل إذا لم يوفها المرسل إليه[2].

5- **الاتجاه الخامس:** يأخـــذ بفكرة أن حـــق المرسل إليه اتجاه الناقل مستمدة مـــن حيازته لمستنـــد النقل، فمستند النقل يمثل البضاعة ويقوم مقامها كما سبق أن رأينا. و بالتالي يصلح أساسا لرجوع المرسل إليه على الناقل بصورة مباشرة للمطالبة بالبضاعة، بيد أن هذا الرأي لا يعني كما هو واضح إلا بتفسير الحق الثابت للمرسل إليه في المطالبة بالبضاعة دون الالتزامات التي يرتبها عقد النقل على عاتقه[3].

6- **الاتجاه السادس:** ويأخذ بنظرية التعاقد لمصلحة الغير، وهو اتجاه حديث ظهر في الفقه الفرنسي يشير إلى أن العمل أفرغ لنا قالبا جديدا من قوالب القانون الخاص، يمثل تطبيقا للعلاقات القانونية ثلاثية الأطراف هو"التعاقد لمصلحة الغير- **CONTRAT POUR AUTRUI**". و يمكن تعريف التعاقد لمصلحة الغير بأنه عقد يبرم بين شخصين با سمهما الشخصي ويرتب للغير حقا بالمطالبة المباشرة والشخصية بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بالتزامه بأداء لأي من طرفي العقد، أو كان هذا الحق مجردا من أي التزام[4].

و يكون التعاقد لمصلحة الغير ضروريا إذا ما كان وجود الغير هو الذي يبرر إبرام العقد الأصلي بين الطرفين، وهذا يتفق وتدخل المرسل إليه في تنفيذ عقد النقل[5].

و يستفاد من تعريف التعاقد لمصلحة الغير أن الغير ليس طرفا في العقد المبرم، ولكنه يتمتع بحق المطالبة بتنفيذ هذا العقد لمصلحته، و في مجال النقل الأمر يعني استلام البضاعة والحق في توجيهها وإمكانية إثارة

---

(1) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:220.

(2) علي البار ودي و محمد فريد العريني: المرجع السابق، ص:196.

(3) مراد منير فهيم: المرجع السابق، ص:115.

(4) هاني دويدار: المرجع السابق، ص:67.

(5) المرجع نفسه.

مسؤولية الناقل عن تنفيذ عملية النقل، وفي كل الأحوال يكون لطرفي العقد سلطان واسع في تحديد قدر الحقوق التي يتمتع بها المرسل إليه[1].

و قد يقابل تمتعه بهذه الحقوق تعهده بالوفاء ببعض الالتزامات الناشئة عن العقد، و بالقدر الذي يتفق مع مصلحته في تنفيذ العقد، وبذلك يتحمل المرسل إليه الالتزام بالوفاء بأجرة النقل. و إذا كان هـــذا الالتزام يتقرر في الأصل بموجب علاقة المرسل بالمرسل إليه السابقة عن النقل إلا أن التعاقد لمصلحة الغير الذي يتضمنه عقد النقل هو الذي يجعل المرسل إليه ملتزما في مواجهة الناقل، ويترتب على ذلك أنه إذا ما امتنع المرسل إليه عن الوفاء بالأجرة يستطيع الناقل الدفع بعدم التنفيذ، والامتناع عن تسليم البضاعة إليه[2].

و بما أن المرسل إليه لا يعد طرفا في عقد النقل، تظل العلاقة التعاقدية قائمة بين طرفيه الأصليين أي الناقل والمرسل. ولا يؤثر التعاقد لمصلحة الغير على التزامات كل طرف منهما اتجاه الأخر. ولكن الوفاء إلى الغير المستفيد مبرئ للذمة في مواجهة المتعاقد مع المتعهد، وكذلك وفاء المستفيد إلى أحد الطرفين مبرئ لذمة الطرف الأخر في مواجهته[3].

و يترتب على عدم اعتبار المرسل إليه طرفا في عقد النقل نتيجة جوهرية تتمثل في عدم استطاعته طلب فسخ عقد النقل، ذلك أن طلب الفسخ من المكنات المقررة لمن يتمتع بصفة المتعاقد دون غيره.

و صفوة القول أن هذه هي أهم الاتجاهات التي قيلت في تفسير الأساس القانوني لحق المرسل إليه اتـــجاه الناقل، ولكنها ليست كل هذه الاتجاهات، و مما لا شك فيه أيضا أن باب الاجتهاد لم يغلق في وجه اتجاهات جديدة يمكن أن تتعدد إلى ما لا نهاية. غير أن الفقه مجمع على القول: إن الأساس القانوني الصحيح هو العرف التجاري المبني على تحقيق المصلحة التجارية، فالعرف التجاري هو الذي أنشأ العلاقة المباشرة بين الناقل والمرسل إليه، وهو الذي حدد نطاقها قبل أن تعرف نظريات القانون المدني[4].

---

(1) هاني دويدار: المرجع السابق، ص:67.

(2) المرجع نفسه.

(3) علي حسن يونس : المرجع السابق، ص:226.

(4) علي البارودي : المرجع السابق، ص:197.198.

الفصـــل الثالث

مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع.

مسؤولية الناقل من أهم مواضيع عقد النقل البري، ذلك أن أغلب المنازعات الناشئة عنه تدور حول مسؤولية الناقل عن تنفيذ العقد. ولما كان الالتزام الرئيس للناقل التزاما بتحقيق نتيجة تتمثل في توصيل البضاعة سالمة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه، فإنه يكون مسؤولا عن ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها في الميعاد المحدد، ولا يستطيع دفـــع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضياع أو التلف أو التأخير يرجع لسبب لا يد له فيه، وقد يتفق الناقل مع المرسل على تحديد مسؤوليته أو إعفائه منها، كما أن المشرع نص على أحكام خاصة لدعوى المسؤولية على الناقل.

وسنتطرق في هذا الفصل لحالات تحقق مسؤولية الناقل، وحالات الإعفاء منها في المبحث الأول، ولدعوى مسؤولية الناقل في المبحث الثاني.

المبحـــث الأول

حالات تحقق مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء منها.

نتكلم في هذا المبحث عن حالات تحقق مسؤولية الناقل في المطلب الأول، و عن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية و تحديدها في المطلب الثاني.

المطلـــب الأول

حالات تحقـــق مسؤولية الناقل.

نتناول في هذا المطلب أولا حالات تحقق مسؤولية الناقل، ثم ثانيا فترة تحقـــق المسؤولية وطبيعتها القانونية، ثم ثالثا مسؤولية الناقل في حالة النقل المتعاقب.

1 - حالات تحقـــق مسؤولية الناقل.

تقضي **المادة 47 من القانون التجاري** بأنـــه « **يعد الناقـــل مسؤولا من وقت تسلم الأشيـــاء المراد نقلها، عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تسليمها** »[1].

و يتضح لنا من ظاهر هذا النص أن مسؤولية الناقل تقرر في ثلاث حالات وهي: حالة ضياع البضاعة وحالة تلفها وحالة التأخير في تسليمها.

فأما عن ضياع البضاعة؛ فيقصد به عدم تسليم الناقل ذات الكمية من البضاعة المنقولة وزنا وعددا للمرسل إليه، والثابتـــة بمستند النقل، وقد يكـــون الضياع كليا يتعلق بالبضاعة المنقولة جميعها كما إذا احترقـــت

---

(1) يقابل هذه المادة، مادتين في القانون الفرنسي هما المادة 1784 من القانون المدني و المادة 103 من القانون التجاري ، وكذلك المادة 240 من القانون التجاري المصـــري، و المادة 674 من القانون التجاري العراقي، و المادة 76 من القانون التجاري الأردني.

و قد يكون جزئيا يتعلق ببعض البضاعة دون البعض الأخر كما إذا وصلت البضاعة بها عجز أو نقص[1].

و قد أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1984/06/06 أن « **ضياع الطرد الوحيد المسلم للناقل يعد ضياعا كليا** »، كما بينت في قرارها الصادر بتاريخ 1973/01/05 بأنه « **يوجد ضياع جزئي للبضاعة عندما يسترجع المرسل إليه جزءا من البضاعة، حتى ولو كانت البضاعة عمليا من دون قيمة** »[2] .

و يمكن إثبات الضياع بسهولة بواسطة مستند النقل، لأن الناقل يلتزم بأن يسلم للمرسل إليه نفس كمية البضاعة المنقولة المبينة في مستند النقل، فإذا لم يسلمه شيئا أو سلمه كمية أقل من التي استلمها من المرسل تحققت مسؤوليته. و لذلك يحرص الناقل على أن يسترد مستند النقل موقعا عليه بما يفيد حصول التسليم، وعلى العموم يقع على الناقل عبء إثبات أنه سلم البضاعة جميعها إلى المرسل إليه[3].

و قد قرر المشرع إعفاء الناقل عما يلحق البضائع المنقولة من نقص إذا كان النقص في الوزن أو الحجم أو العدد ناشئا عن طبيعة البضائع المنقولة، وذلك ما لم يثبت أن النقص الحاصل للبضاعة نشأ بسبب أخر غير الأسباب المبررة للتسامح كإهمال الناقل أو تابعيه، ونصت على هذا الإعفاء **المادة 51 من القانون التجاري في فقرتها الأولى و الثانية** بقولها « **إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزنا أو كيلا على العموم من جراء النقل فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه.**

ولا يجوز التمسك بحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الواقع، أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب المبررة للتسامح »[4] .

كما وضع المشرع ضوابط لحساب النقص المتسامح فيه إذا كان مستند النقل يتضمن عدة بضائع لنقلها، وكانت مقسمة إلى مجموعات أو طرود. وذلك على أساس وزن كل مجموعة أو كل طرد، وليس على أساس عدد الوحدات التي تشملها كل مجموعة أو كل طرد، إذا كان الوزن معينا على وجه الاستقلال في مستند النقل، أو كان من الممكن تعيينه بأي طريقة أخرى، وهذا ما تبينه **الفقرة الثالثة من المادة 51** السالفة الذكر بقولها « **و إذا كانت الأشياء المنقولة بموجب تذكرة نقل واحدة موزعة على عدة أجزاء أو طرود فيحسب التسامح بالنسبة لكل جزء أو طرد إذا كان وزنه عند الإرسال مذكورا على حدة بتذكرة النقل أو كان من الممكن إثباته بطريقة أخرى** ».

---

(1) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:491.

RENÉ RODIERE : DROIT DES TRANSPORTS, O.P.CIT, P:560. 561.

(2) L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS : O.P.CIT, P:210.

(3) علي حسن يونس : المرجع السابق، ص:232.231.

(4) يلاحظ سقوط مصطلح " بحكم طبيعتها " في نص العربي مقارنة بالنص الفرنسي.

و يلاحظ أن كل شرط مسبق يقضي بعدم ضمان الناقل النقـــص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه، باطل وعديم الأثر وفقا **للمادة 77من القانون التجاري.**

و يكون هلاك البضاعة تماما أو سرقتها في حكم ضياعها الكلي، لأن الناقل لا يستطيع في الحالتين تسليم البضاعة للمرسل إليه، و الأصل أن الناقل يلتزم بتوصيل البضاعة إلى المرسل إليه وتسليمها إليه في الميعاد المتفق عليه، فإذا لم يكن هناك ميعاد محدد للتسليم وجب أن يسلمها إليه في وقت معقول، وهو عادة الذي يلزم لنقل البضاعة، وإذا انقضى هذا الوقت دون أن يحصل التسليم بعد ذلك، فقد قامت القرينة على وقوع الضياع إلا إذا قام الناقل بالتسليم بعد ذلك واقتصر الأمر على مجرد التأخير(1) .

و أما عن تلف البضاعة، فيقصد منه حالة وصول البضاعة كاملة من حيث المقدار، ولكن بحالة معيبة،كما إذا وصلت البضاعة في حالة عفن أو كما إذا وجد بالبضاعة كسر أو أصبحت غير قابلة للانتفاع بها انتفاعا صحيحا، وكثيرا ما يحصل تلف البضاعة أثناء النقل**.** و يسأل الناقل عن التلف الذي يعيب البضاعة سواء كان التلف كليا أو جزئيا، ما لم يكن الناقل قد أثبت عند استلامه البضاعة بعض التحفظات بمستند النقل(2)**.**

و أما عن التأخير في تسليم البضاعة، فيقصد منه حالة وصول البضاعـــة بعد الميعاد المتفق عليه، وإذا لم يكن هناك اتفاق على الميعاد فيـــكون التأخير لو وصلت البضاعة بعد الميعـــاد الجاري به العرف، وإن لم يوجد فيكون التأخير لو وصلت البضاعة بعد الميعاد المعقول الذي يستغرقه الناقل العادي في النقل لو وجد في الظروف نفسها (3)**.**

و يسأل الناقل عن الأضرار التي تنجم عن التأخير، لأنه لا مصلحة للمرسل إليه في تسلم البضاعة بعد الميعاد المحدد كما هو الحال مثلا بالنسبة لتسلم بيض عيد الصفح لدى النصارى في يوم الموالي لهذا العيد(4)**.** غير أن الناقل لا يسأل إذا لم يترتب عن التأخير أي ضرر، وقد أكدت ذلك محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1975/10/06 بقولها أن « **الناقل غير مسؤول عن التسلم المتأخر للبضاعة في ظل غياب إثبات الضرر من طرف المرسل** »(5)**.**

و يثبت المرسل إليه التلف أو الضرر الذي أصابه من جراء التأخير بكافة طرق الإثبات، وكثيرا ما يستعين بخبير لإثبات حالة البضاعة قبل استلامها بناء على عريضة يقدمها لرئيس المحكمة المختصة طبقا لنص **المادة 54 من القانون التجاري** على النحو السالف الذكر عند دراسة التزام المرسل باستلام البضاعة، نظرا لما

---

(1) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:332.

(2) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:491.

(3) رضا عبد: المرجع السابق، ص:362 . يلاحظ أن القانون التجاري الأردني لم يشر للتأخير كسبب لمسؤولية الناقل، فوزي محمد سامي: المرجع السابق، ص:256.

(4) PHILIPPE LE TOURNEAU O.P.CIT, P:10.

(5) R.T.D.COM, T : XXX, 1977.

للخبرة القضائية من الفعالية في مجال الإثبات.

و يشترط لكي يسأل الناقل عن تعويض الضرر الحاصل بسبب التأخير توافر ثلاث شروط هي:

أ / أن يعذر المرسل إليه الناقل بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه المنصوص عليه في العقد.

ب/ يجب أن يكون التأخير هو السبب في حدوث الضرر.

ج/ يجب أن يكون التأخير السبب المباشر و الفوري في حدوث الضرر(1).

2- فتـــرة تحقق المسؤولية وطبيعتـــها القانونية.

تبدأ مسؤولية الناقل وفقا لنص **المادة 47** السالفة الذكر من وقت تسلمه البضاعة محل النقل، لا من وقت إبرام العقد، وتستمر إلى الوقت الذي يتم فيه تسليم البضاعة للمرسل إليه(2). وعليه يمكن أن تبدأ مسؤولية الناقل قبل البدء في تنفيذ عملية النقل، أي في الوقت الذي تكون فيه تحت حراسته، وذلك في حالة تسلمه البضاعة المراد نقلها من المرسل و احتفظ بها في مـــخازنه لكي ينقلها في الوقت المناسب، وفي هذه الحالة إذا ما هلكت أو سرقت أو تلفت تتحقق مسؤوليته مع أن عملية النقل لم تبدأ بعد.

وقـــد أكـــدت المحكمة العليا في قرارهـــا الصادر بتاريخ:1982/01/20، ملـــف رقم 21286 في قضيـــة(د م ضد ب ب)، بأن « **مسؤولية الناقل تخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في المادة 138 من القانون المدني** »(3) .

و تنتهي مسؤولية الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله، لا بتوصيلها إلى المكان المتفق عليه، وعليه يسأل الناقل عن الضياع أو التلف الذي لحق البضاعة إذا ما وصلت للمكان المتفق عليه ولو أخطر المرسل إليه بوصولها وأعذر باستلامها طالما أنه لم يستلمها فعلا (4) .

و لذلك فإنه إذا ما طلب الناقل من المحكمة تحقيق واقعـــة عدم حدوث الهلاك أو التلف أثناء عمليـــة النقل، فعلى المحكمة أن تجيب عليه بصراحة و إلا كان حكما قاصرا، وهذا ما أكدته محكمة النقض المصرية في قرارها الصادر بتاريخ:1956/03/22 بقولها « **إنه لا وجه لمساءلة مصلحة سكك الحديد الحكومة المصرية عن فقد متاع تولت نقله إلا أن يقوم الدليل المقنع على أن الفقد حصل يقينا أثناء نقلها للمتاع، فإذا كانت طالبت بالتحقق من ذلك وأغفل الحكم الرد على هذا الدفاع الجوهري ولم يشر إليه فإنه يكون قاصرا قصورا يعيبـــه**»(5) .

---

(1) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:340.

(2) A- ZAHI : O.P.CIT, P:161.162.

(3) المجلة القضائية ، العدد 2 ، 1989، ص:15.

(4) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:99.

(5) سعيد أحمد شعلة: المرجع السابق، ص:12.

و إذا كان الأصل أن مسؤولية الناقل تنتهي بمجرد تسليم البضاعة للمرسل إليه أو وكيله، إلا أن الناقل يظل مسؤولا عن هلاكها أو تلفها إذا ثبت أنه يرجع للغش أو الخطأ الجسيم الصادر من جانبه أو من جانب أحد تابعيه، ويعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل[1]. وفي هذا الصدد قضت محكمة استئناف **AMIENS** في قرارها الصادر بتاريخ:1984/05/24 بأن « **مقاولة النقل مسؤولة عن الأخطاء الجسمية التي يرتكبها عمالها أثناء تنفيذهم خدماتهم. وعليه فالخطأ الجسيم للسائق يعادل الخطأ الجسيم لمقاولة النقل** »[2].

و من أمثلة الخطأ الجسيم للناقل نذكر توقيف الشاحنة المحملة بالبضائع أثناء الليل على طريق عمومي بدون حراسة مما قد يعرضها للسرقة، وهذا ما صرحت به محكمة النقض الفرنسية الغرفة المدنية في إحدى حيثيات قرارها الصادر بتاريخ:2002/04/03، كما صرحت بأن الخطأ الجسيم للناقل مفترض نتيجة عدم كفاءته لإنجاز المهمة المعهودة إليه[3].

و لعل الحكمة من إبقاء على مسؤولية الناقل في حالات الغش أو الخطأ الجسيم، هي دفع الناقل إلى الحرس الشديد، وتنفيذ التزاماته بحسن نية حتى لا يلجأ إلى إخفاء خطئه في المحافظة على البضاعة أثناء تنفيذ النقل وتسليمها بحالة ظاهرية سليمة خلافا للواقع تهربا من المسؤولية [4].

و مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بواجبه في تنفيذ عقد النقل، تتقرر متى أثبت المدعي في دعوى المسؤولية على الناقل تسليمه البضاعة للناقل و الضرر الذي أصابه من هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها. ويفترض أن الناقل قد أخل بالتزامه التعاقدي، و إذا كان التزام الناقل بمقتضى عقد النقل التزاما بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه كاملة وسليمة في الميعاد المتفق عليه، فإن عدم تحقق هذه النتيجة ينهض قرينة على خطأ الناقل، وكذلك يفترض أن خطأ الناقل هو سبب حدوث الضرر للمدعي[5].

و قد أكدت محكمة النقض المصرية في قرارها الصادر بتاريخ:1998/05/27 بأن « **عدم تنفيذ المدين التزامه التعاقدي أو التأخر في تنفيذه، خطأ يرتب مسؤوليته** »[6].كما أكدت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ:1982/03/17، ملف رقم:241992، في قضية (ب م ضد خ أل خ) بأنه « **من المبادئ المقررة أن خطأ حارس الشيء مفترض متى نتج منه ضرر** »[7].

---

(1) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:412.

(2) PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:372, N:1418 JUR 8.

(3) R.T.D.COM, N:4, 2002.

(4) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:492.

(5) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:97.

(6) أنور العمروسي : المرجع السابق، ص:1149.

(7) المجلة القضائية، العدد 2، 1989، ص:21.20.

و لا يستطيع الناقل دفـــع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن عدم تحقـــق النتيجة يرجع لسبب أجنبي لا يد لـــه فيه، بمعنى آخر يقع على عاتقه عبء إثبات انتفاء رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة والضرر الـــذي أصاب المدعي. و إذا أثبت الناقل ذلك جاز للمدعي نقض هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسببـــه[1].

و لما كان الناقل بمثابة حارس للشيء، فإنه يقع عليه عبء إثبات السبب الأجنبي لإعفائه من المسؤولية أو تخفيفها، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ: 1986/05/14 ، ملـــف رقم: 43287 في قضية (و ق ب ومـــن معه ضد مدير المكتب القضائي للخزينة) بقولها « **لما كانت مسؤولية حارس الشيء مفترضة قانونا، فإن عـــبء إثبات السبب الأجنبي يقع على عاتـــق حارس الشيء إذا أراد إعفاءه من المسؤولية أو تخفيفها عنه** »[2]. و أيضا في قرارها الصادر بتاريخ: 1988/06/17 [3] .

و يلاحظ أنه لا يصح مساءلة الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية وهي التي تقوم عـــلى الإخلال بالتزام فرضـــه القانون، ما دام الناقل لم يرتكب فعلا يحرمه القانون. وبالمقابل يسأل عن الأضرار الناتجة عن خطئه التقصيري اللاحق والمستقل عن عقد النقل[4].

و قد يتفـــق في عقد النقل على أن تظـــل حراسة البضاعة طوال فترة تنفيذ عقد النقل تحـــت يد المرسل أو المرسل إليه، وفي هذه الحالـــة لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها إلا إذا ثبت غش الناقل أو خطئه الجسيم أو غش أو خطأ أحد تابعيه لانتفاء أساس مسؤوليته[5].

3- مسؤولية الناقل في حالة النقل المتعاقب.

يقصد بالنقل المتعاقب أن يقوم عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد، فعملية النقل واحدة بالنسبة للمرسل والمرسل إليه في حين يتعدد الناقلون، حيث يقوم كل منهم بنقل البضائع لمسافة محددة أي يشاركون جميعهم في تنفيذ عقد النقل، بحيث يقوم الناقل الأول بتوصيل البضاعة إلى مدينة معينة ويبرم عقد النقل مع ناقل أخر ثان لتوصيل نفس البضاعة إلى مدينة ثانية، ويقوم الناقل الثاني بإبرام عقـــد النقل مع الناقل ثالث لتوصيلها إلى مدينة ثالثة فهكذا.

و قد ينجم عن عملية النقل أن يلحق بالبضائع ضياعا أو تلفا، أو يتأخر الناقل الأخير في توصيلها إلى المرسل إليه عن الموعد المحدد، ففي هذه الحالة تتحقق شروط مسؤولية الناقل، ولكن تثار مسألة تحديد الناقل

---

(1) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص: 233.

(2) المجلة القضائية، العدد 1، 1989، ص: 68،

(3) المجلة القضائية، العدد 3، 1991، ص: 22.

(4) مصطفى كمال طه : المرجع السابق، ص: 183، عز الدين الديناصوري و عبد الحميد الشواربي: المسئولية المدنية في ضوء الفقه والقضـــاء، بدون ذكر دار النشر ، القاهرة- مصر، بدون ذكر سنة النشر، ص: 1431.

(5) سميحة القليوبي: المرجع السابق ، ص: 493.

المسؤول هل هو الناقل الأول أو الوسيط أو الأخير؟.

و قد بين المشرع حل هذه المشكلة في نصي **المادتين 49 و 50 من القانون التجاري**[1]. **فالمادة 49** حددت من يتحمل المسؤولية في مواجهة المرسل أو المرسل إليه، وحددت مسؤولية باقي الناقلين أمام الذي يتحمل المسؤولية في مواجهة المرسل أو المرسل إليه حيث تنص على ما يلي « **إذا قام عدة ناقلين على وجه التعاقب بتنفيذ عقد النقل ذاته**

1/ يكون أول الناقلين وأخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل أو المرسل إليه عن مجموع النقل ضمن نفس الشروط المترتبة فيما لو قام كل منهما بإتمام النقل.

2/ و يعد كل من الناقلين الوسطاء تجاه المرسل و المرسل إليه وكذلك تجاه أول وأخر ناقل مسؤولا عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها ».

و من خلال هذا النص يتبيـــن لنا أن المشرع وضع فرضيـــن للمسؤولية هما: أولا مسؤولية الناقل الأول والأخير اتجاه المرسل أو المرسل إليه، و ثانيا مسؤولية الناقلين الوسطاء.

أولا: مسؤولية الناقل الأول والأخير اتجاه المرسل أو المرسل إليه.

يكون الناقل الأول والأخير مسؤولين بالتضامن نحو المرسل أو المرسل إليه في حالة ما إذا لحق بالبضائع المنقولة أثناء عملية النقل المتعاقب ضياع أو تلف أو تأخر الناقل الأخير في توصيلها في الموعد المحدد، فللمرسل أو المرسل إليه أن يرفع دعوى المسؤولية على أي منهما أو عليهما معا ولا يحق لهما أن يدفعا المسؤولية بأن الضرر كان سبب ناقل أخر غيرهما، لأنهما مسؤولان عن تسليم وتسلم البضاعة المنقولة [2]. و يلاحظ أن كل شرط مسبق يقضي بعدم المسؤولية التضامنية بين الناقل الأول و الأخير باطل وعديم الأثر وفقا **لمادة 77 من القانون التجاري.**

---

(1) تقابل هذه المواد: المادتين 253.252 من القانون التجاري المصري، والمواد 288.287.286 من القانون التجاري العراقي، ولا مقابل لهما في القانون التجاري الفرنسي وإنما القضاء الفرنسي هو الذي وضع الحل لهذه المسألة.

(2) أحمد محرز: المرجع السابق، ص:230.

ويفسر البعض مسؤولية الناقل الأول عن النقل كله بأنه يعتبر وكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للناقلين اللاحقين، ومن ثم يكون مسؤولا عن أفعاله. إلا أن البعض يرى أن الناقل الأول يتحمل التزام بنتيجة هي توصيل البضاعة إلى مكان الوصول سالمة دون تأخير، ومن ثم يكون مسؤولا عن الضرر الذي يلحق البضاعة في أية يد كانت، عز الدين الديناصوري و عبد الحميد الشواربي: المرجع السابق، ص: 1435.

GEORGES RIPERT ET RENÉ ROBLOT : O.P.CIT, P:768. .

ويفسر البعض مسؤولية الناقل الأخير عن النقل كله على أساس وكالته عن سائر الناقلين في قبض الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصـــول، واستعمال الحقوق المرتبطة باستغلال أجرة الناقل، غير أن القضاء الفرنسي استقر على أن المركز القانوني للناقل الأخير لا يختلف عن مركز الناقلين المتوسطين، وبالتالي يسأل عن مرحلة النقل الأخيرة، هاني دويدار: المرجع السابق، ص:76. PIERRE BRUNAT : O.P.CIT, N:333.

ثانيـــا: مسؤولية الناقلين الوسطاء.

في هذا الفرض نميز مسؤولية الناقلين الوسطاء اتجاه المرسل أو المرسل إليه ومسئوليتهم اتجاه أول وآخر ناقـــل.

أ/ مسؤولية الناقلين الوسطاء اتجاه المرسل أو المرسل إليه.

يكون كل من الناقلين الوسطاء مسؤولا اتجاه المرسل أو المرسل إليه عن الضرر الذي يلحق بالبضائع أثناء المسافة التي قطعها، وفي هذه الحالة لا يحق للمرسل أو المرسل إليه الرجوع على الناقل الأول أو الأخير بالتعويض، لأنه لا يحق الجمع بين تعويضين عن ضرر واحد، ولكن من الأفضل للمرسل أو المرسل إليه أن يرجع على الناقل الأول أو الأخير لأنهما مسؤولان متضامنان عن الضرر.

ب/ مسؤولية الناقلين الوسطاء اتجاه أول وآخر ناقل.

إذا رجع المرسل أو المرسل إليه بالتعويض على أول وآخر ناقل، فيكون للناقل الأول والأخير الحق في الرجوع على الناقلين الوسطاء، بحيث يكون كل ناقل مسؤولا عن الضرر الذي لحق بالبضاعة أثناء المسافة التي قطعها، ولكن إذا تعذر تعيين المسافة التي حدث أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي دفـــع التعويض إلى المرسل أو المرسل إليه أن يرجع على سائر الناقلين الذين اشتركوا في عملية النقل، بحيث يدفع كل منهم نسبة من التعويض تعادل نسبة المسافة التي قطعها في عملية النقل، و إذا عجز أحد الناقلين عن دفع حصته المقررة فعلى جميع الناقلين أن يتحملوا دفع هذه الحصة كل منهم بنسبة المسافة التي قطعها، ونصت على هذه الأحكام صراحة **المادة 50 من القانون التجاري** بقولها « **عندما يتعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون للناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها ويجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين على الجميع مع مراعاة نفس النسبة** ».

المطلـــب الثاني

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية و تحديدها.

بين المشرع حالات إعفاء الناقل من المسؤولية و حالات تحديدها، وسنتكلم أولا عن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، و ثانيا عن حالات تحديد مسؤولية الناقل.

1- حالات إعفاء الناقل من المسؤولية.

نصت **المادة 48 من القانون التجاري** على حالات إعفاء الناقل من المسؤولية بقولها « **يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها وذلك عند إثبات**

حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه »[1].

يتضح من نص هذه المادة أن أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية هي:

القوة القاهرة، العيب الذاتي في البضاعة المنقولة، خطأ المرسل أو المرسل إليه.

أولا: القـــوة القاهـــرة.

تنتفي مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئ عن قوة قاهرة، والقوة القاهرة هي حدث تتسبب فيه قوة تفرق قوة الإنسان، بحيث لا يستطيع هذا الأخير أن يتجنبها أو أن يتحكم فيها، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها، وهذا ما ورد في إحدى حيثيات قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ:1990/06/11، تحت رقم:65920 [2].

و ذهب بعض من الفقه إلى التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الجبري بخصوص عقد النقل، وقالوا بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادثا خارجيا لا علاقة له بنشاط الناقل كالزلازل والصواعق والعواصف والفيضان، أما الحدث الجبري فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط الناقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه كانفجار إطار السيارة أو مرجل القطار أو خروج القطار عن القضبان دون خطأ من الناقل أو تابعيه، وإذا كانت القوة القاهرة تعفي الناقل من المسؤولية، فإنه يظل مسؤولا عن الحوادث الجبرية باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال[3].

غير أن الملاحظ أن هذه التفرقة لا تخلو من الصحة، وقد كان القصد من المناداة بها الحد من حالات القوة القاهرة وتوسيع مسؤولية الناقل، وكانت هذه التفرقة من العوامل التي أدت إلى انزلاق المسؤولية التقصيرية من نطاق الخطأ إلى المسؤولية التي لا تترتب بلا خطأ على أساس تحمل تبعة المخاطر[4].

و يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذه التفرقة كنظيره الفرنسي بخلاف المشرع المصري والعراقي.

و من أمثلة القوة القاهرة حوادث الحرب، والظروف الجوية الاستثنائية كالفيضانات، العواصف، سقوط الثلوج، الجليد، الحرارة غير العادية المضرة بالبضاعة، استيلاء السلطة العامة على وسائل النقل، قيود الحجز الصحي الاستثنائية، الفتن[5].

و لا يعتبر حادث الحريق أو السرقة بمثابة قوة قاهرة إلا إذا وقع في ظروف جعلت توقعه غير مفروض ودفعه غير ممكن. وعلى هـــذا الأساس كانت محكمة استئناف **PARIS** قد قضـــت في قرارها الصـــادر

---

(1) يلاحظ أنه يوجد خطأ في النص العربي لهذه المادة، يتمثل في أن الخطأ المعفي هو خطأ الناقل والأصح هو خطأ المرسل. وتقابل هذه المادة، المادة 130 من القانون التجاري الفرنسي، و المادة 244 من القانون التجاري المصري، و المادة 278 من القانون التجاري العراقي.

(2) قرار مشار إليه في كتاب حمدي باشا: القضاء المدني، المرجع السابق، ص:48.47.

(3) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:235.

(4) مصطفى كمال طه و علي البارودي: المرجع السابق، ص:568.

(5) PHILIPPE LE TOUREAU ET LOÏC CADIET : DROIT DE LARESPONSABILITÉ, DALLOZ- PARIS, DELTA-BEYROTH, 1996, P:516.

بتاريخ:1999/02/03 بأن « **السرقة المرتكبة بموجـــب طلقة نارية لرجل الدرك الذي أقام حاجز عـــلى الطريق تعد حالة قوة قاهرة** »، كما قضت محكمة استئناف **VERSAILLES** في قرارها الصـــادر بتاريخ:1989/01/08 بأن « **الحريق في المخزن يمكن أن يشكل قوة قاهرة إذا توافرت فيه شروطها** »[1].

أما الإضراب عن العمل فلا يعد من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بررته أسباب خارجة عن إرادة المؤسسة لا دخل لها فيها، وكان لمدة استثنائية و يشكل بالنسبة لها حادثا لا يمكن دفعه، وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية الغرفة الاجتماعية في قرارها الصادر بتاريخ:2000/01/11 [2].

و خلاصة القول أن الحادث لا يعتبر بذات قوة قاهرة، بل تثبت له هذه الصفة تبعا للملابسات وظروف الحال، ولا يكفي استنباط القوة القاهرة من انتفاء خطأ الناقل أو تابعيه، بل لا بد من تعيين الحادث و إثبات أنه لم يكن متوقعا وأنه يجعل الوفاء مستحيلا، ويقع عبء هذا الإثبات على الناقل، فإذا عجز عن إثبات السبب الحقيقي للضرر ظل مسؤولا.

ثانيـــا: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة.

تنتفي كذلك مسؤولية الناقل إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع للعيب الخاص في البضاعة المنقولة، وهو الذي ينبع من الطبيعة الذاتية للبضاعة المنقولة، أو من أسباب سابقة على تسليمها للناقل، و يؤدي من غير تدخل الناقل إلى تلف البضاعة أو هلاكها [3].

و من أمثلتـــه أن تكون الحيوانات مريضة وتوفيت في أثناء النقل، أو أن تكون البضاعة قابلة للتلف بطبيعتها كبعض أنواع الفواكه و الخضراوات، وأن تكون سوائل تتبخر بسرعـــة، أو بضائع ينقص وزنهـــا إذا جفت، وكذلك قلة مقاونة الإسمنت الذي صنعت منه المصاعد التي سقطت أثناء نقلها، وكذا سوء تغليف البضاعة وتعبئتهـــا [4].

و غالبا ما يكون العيب الذاتي في البضاعة ظاهرا للناقل أو يتوقف ظهوره على فحص البضاعة، وفي هذه الحالة يلتزم الناقل بتنبيه المرسل إليه حتى يتجنب وقوع الضرر للبضاعة، ويكون الناقل قد أبرأ ذمته إذا قـــام بذلك ولو لم يستجـــب المرسل إلى نصائحـــه. أما إذا لم يقم الناقل بتنبيه المرسل بالرغم مـــن ظهور العيب فيتحمل المسؤولية بالقدر الذي ساهم به هذا الإخلال في إحداث الضرر. و أما إذا كان العيب غير ظاهر فإن الناقل لا يكلف بفحص البضاعة قبل نقلها من أجل معرفة عيوبها لأن ذلك لا يدخل في نطاق التزامه بالنقل، فضلا على أن الفحص يحتاج إلى وقت من شأنه أن يعرقل وسيلة النقل[5].

---

(1) PHILIPPE LE TOUREAU ET LOÏC CADIET : O.P.CIT, P:516.

(2) PHILIPPELE TOURNEAU : O.P.CIT, P:11.

(3) عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية، المرجع السابق، ص:317.

(4) PHILIPPE LE TOURNEAU ET LOÏC CADIET : O.P.CIT, P:516.

(5) علي حسن يونس : المرجع السابق، ص: 237.

فإذا انفجرت مثلا أنبوبة الأكسجين المضغوط بسبب يرجع لهيئتها وتكوينها الداخلي، فإن المسؤولية عن الضرر الذي يحدثه هذا الانفجار لا تقع على عاتق الناقل، وإنما على عاتق الحارس الأصلي لها لأن الناقل لا تثبت له السيطرة الفعلية على البضاعة المنقولة إلا في الحدود التي يستلزمها نقلها، وبالتالي فإن له تسلط على المظهر الخارجي لها فقط، بينما المظهر الداخلي لها تثبت السيطرة الفعلية عليه للمرسل [1].

و قد تؤدي العيوب الذاتية للبضاعة إلى إلحاق الضرر بغيرها من البضائع المشحونة على نفس وسيلة النقل، كما هو الحال بالنسبة للخضر أو الفواكه التي أصابها العفن، وانتقل منها إلى بضائع أخرى مشحونة معها، وفي هذه الحالة يكون المرسل مسؤولا عن تعويض هذا الضرر لأنه ارتكب خطأ عندما شحن بضاعة معيبة ينجم عنها الضرر لغيرها من البضائع المشحونة معها، وكذلك يسأل المرسل اتجاه الناقل إذا سببت البضاعة المنقولة بسبب عيوبها الخاصة ضررا لوسيلة النقل[2].

ثالثـــا: خطأ المرسل أو المرسل إليه.

يعفي خطأ المرسل أو المرسل إليه الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير، إذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة. ومن أمثلة خطأ المرسل عدم إحكام حزم البضاعة أو سوء تغليفها، وعدم قيام المرسل بتنبيه الناقل إلى الخصوصيات غير الظاهرة أو الخطيرة للبضاعة محل النقل، وكذلك قد يرتكب المرسل خطأ في شحن البضاعة [3].

و من أمثلة خطأ المرسل إليه تأخره في استلام البضاعة السريعة التلف بالرغم من إخطاره بوصولها بالموعد المناسب مما أدى إلى تلفها [4].

و لكن قد يساهم خطأ الناقل مع أحد الأسباب السالفة الذكر في إحداث الضرر، ففي هذه الحالة لا يعفى الناقل كليا من المسؤولية، وإنما يعفى بصورة جزئية من المسؤولية أو يتحمل قدرا من المسؤولية يعادل مقدار ما أسهم به خطأه في تحقيق الضرر. ومثال ذلك أن تهطل أمطار غير عادية فتتلف البضاعة التي لم يعتن الناقل بتغطيتها أصلا بالغطاء الواقي من الأمطار المعتادة أو أن تكون البضائع سيئة التغليف أو وضعها الناقل في المكان غير المناسب مما أدى إلى إتلافها كلية بينما كانت لا تتلف إلا جزئيا لو وضعت في المكان المناسب، ففي هذه الأحوال تكون مسؤولية الناقل جزئية، و يقدر قـــاضي الموضوع نسبة مساهمة كل سبب في إحداث الضـــرر

(1) أمجد محمد منصور: المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات ، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيـــع، عمـــان – الأردن، 2002، ص:209.

(2) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:237.

(3) BARTHÉLÉMY MARCADAL : O.P.CIT, P:32.

(4) PHILIPPE LE TOUREAU ET CADIET LOÏC : O.P.CIT, P:516.

و يحدد على أساس هذه النسبة مبلغ التعويض الذي يتحمله الناقل[1]. و هذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1996/11/19 بقولها أن « **اجتماع خطأ المرسل وخطأ الناقل في إحداث تلف الآلة الميكانيكية المنقولة لا يمنع قضاة الموضوع من تقدير جسامة الخطأ المرتكب من كل منهما** »[2].

كما أكدت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ:1988/05/25 مبدأ تحميل الشخص جزءا من الضرر إذا ساهم خطئه مع القوة القاهرة في إحداثه[3].

و أما إذا ارتكب الناقل خطأ ولو لا هذا الخطأ ما حدثت القوة القاهرة التي أهلكت البضاعة فإنه يتحمل كامل المسؤولية، كما هو الحال إذا لم يقم بنقل البضاعة في الميعاد المتفق عليه واحترق المخزن الذي توجد فيه، في الوقت الذي يجب أن تكون فيه البضاعة في الطريق، إذ بالرغم أن الحريق لم يكن بخطأ الناقل وأنه يعتبر سببا أجنبيا، إلا أن هذا السبب الأجنبي ما كان يرتب الضرر الذي حصل للبضاعة لو لا خطأ الناقل الذي أخر نقل البضاعة دون أن يكون هذا التأخر ناشئا من سبب أجنبي عن الناقل[4].

2- حالات تحديد مسؤولية الناقل.

لما كانت مسؤولية الناقل التعاقدية مرهقة على النحو الذي بيناه سالفا، لا سيما أنه على عاتقه الجانب الأكبر من عبئ الإثبات، وعبء الإثبات كما نعلم هو الذي يحدد من يلتزم أخيرا بالتعويض في أغلب الحالات، درج الناقلون منذ وقت طويل على العمل على تخفيف مسؤولياتهم وذلك باشتراط عدم مسؤولياتهم على الأضرار التي تلحق البضاعة أو تحديد هذه المسؤولية.

و قد نظم المشرع مسألتي الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية و تحديدها الاتفاقي في نص **المادة 52 من القانون التجاري**، وسنتكلم أولا عن الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية، وثانيا عن التحديد الاتفاقي للمسؤولية.

أولا: الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية.

تقضي **المادة 52 من القانون التجاري** بأنه « **فيما عدا حالة الاشتراط الكتابي المدرج بسند النقل والمطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل والمبلغ لعلم المرسل، يجوز للناقل عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه أو من مستخدميه.**

1- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع أو التلف بشرط ألا يكون التعويض المقرر أقل من قيمة الشيء نفسه يصبح في الحقيقة وهميا.

---

(1) سعيد الجدار : المرجع السابق، ص:114.

(2) R.T.D.COM, N:4, 1997, P:505.

(3) المجلة القضائية ، العدد: 2، 1992، ص:11.

(4) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:338.337.

2- إعفاؤه كليا أو جزئيا من مسؤولية التأخير.

3- يكون باطلا كل اشتراط من شأنه أن يعفي الناقل كليا من مسؤوليتـــه عن الفقدان الكلي أو الجزئي أو التلف »[1].

باستقراء هذا النص يتبين لنا أن المشرع أقر جواز اتفاق الناقل مع المرسل على إعفائه من المسؤولية في حالة التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه، وعدم جواز الاتفاق على إعفـــاء الناقل من المسؤولية في حالة ضياع أو تلف البضاعة المنقولـــة. وهذا دليل على أن المشرع قد أخذ بالتطور الذي حصل في فرنسا حول صحة شروط المسؤولية في عقد النقل بمقتضى قانون **RABIER** الصادر بتاريخ:**1905/05/17**، و الذي أضاف فقرة جديدة لنص **المـــادة 103 من القانون التجاري** الفرنسي قـــرر فيها بطلان شرط الإعفاء مـــن المسؤولية في عقد النقل، ولما كانت الفقرة الأولى والثانية من هذه المادة تتعلق بمسؤولية الناقل عن ضياع أو تلف البضاعة، فإن البطلان يتعلق بشرط الإعفاء من المسؤولية عن الضياع أو التلف فقط. في حين أن المسؤولية عن التأخير ينظمها نص **المادة 104**، ولذلك لا ينطبق عليها هذا القانون، وبالتالي يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة التأخير[2].

و لذلك إذا اتفق الناقل مع المرسل على إعفاء من المسؤولية في كل الحالات التي تتحقق بمقتضاها، فيبطل الاتفاق على الإعفاء من تحمل تبعة الضياع أو التلف و يلتزم الناقل بالتعويض بالرغم من وجود اتفاق على إعفائه من المسؤولية. و يعد في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط من شأنه تحميل المرسل أو المرسل إليـــه دفع كل أو بعض نفقات التأمـــين على مسؤولية الناقل، وهذا ما نصت عليـــه **المادة 75 من القانون التجـــاري** بقولها « **يعد كاشتراط بالإعفاء بالنسبة للمواد 52 .... الاشتراط الذي يضع بصفة مباشرة أو غير مباشرة التأمين الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل.......على عاتق المرسل أو المرسل إليه....** ». وكذلك كل شرط يقضي بتنازل المرسل أو المرسل إليه عن الحقوق التي تنشأ عن التأمين على البضاعة ضد مخاطر النقل لصالح الناقل[3].

و أما في حالـــة التأخير في توصيل البضاعة فيعفى الناقل مـــن المسؤولية لأنه يجوز الاتفاق على ذلـــك. والإعفاء إما أن يكون كليا، بحيث لا يدفع الناقل شيئا إلى المرسل أو المرسل إليه كتعويض عن الضرر الذي لحق بأحدهما أو بهما معا نتيجة التأخير، وإما أن يكون جزئيا، بحيث يتم الاتفاق على مبلغ محدد يمثل جزءا من التعويض الواجب دفعه في حالة التأخير[4] .

---

(1) يقابل هذه المادة، المادة 246.245 من القانون التجاري المصري، و المادة 649 من القانون التجاري التونسي.

(2) PHILIPPE LE TOURNEAU ET CADIET LOÏC : O.P.CIT, P:156.

(3) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:498.

(4) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص:188.

و لعل الحكمة التي استهدفها المشرع من تقريره بطلان الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضياع أو التلف، ترجع إلى خوفه من أن يدفع ذلك الاتفاق الناقل إلى التهاون والإهمال في تنفيذ عملية النقل وعدم المحافظة على البضاعة أثناء نقلها لأنه معفي من المسؤولية.

و حتى يعفى الناقل من المسؤولية عن التأخير، لا يجب فقط أن يكون شرط الإعفاء مكتوبا بصورة واضحة ودقيقة على مستند النقل، بل يجب أن لا يكون التأخير ناشئا عن الخطأ العمدي، أي الغش أو الخطأ الجسيم الصادر من جانب الناقل أومن جانب أحد تابعيه(1).

فإذا أثبت المرسل أو المرسل إليه أن التأخير كان نتيجة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم المرتكب منه أومن أحد تابعيه كان الناقل مسؤولا عن تعويض المرسل أو المرسل إليه عن الأضرار التي لحقت به.

ثانـــيا: التحديد الاتفاقي للمسؤولية

يقصد بالتحديد الاتفاقي للمسؤولية أن يتفق كل من المرسل والناقل على أن يدفع الناقل تعويضا محددا في حالة تحقق مسؤوليته. وقد أجاز المشرع في نص **المادة 52** السالفة الذكر للناقل تحديد مسؤوليته وذلك في حالة ضياع البضاعة أو تلفها.

و تحديد المسؤولية يكون بوسائل مختلفة، فقد يتم بناء على وضع حد أقصى لمقدار ما يمكن أن يلتزم به الناقل كتعويض، وفي هذه الحالة لا يلتزم الناقل إلا في حدود هذا الحد الأقصى، ولكن إذا كان الضرر الذي أصاب البضاعة أقل، التزم الناقل بتعويض الضرر الحقيقي دون زيادة، وقد يتم التحديد على أساس تقديـــر مبلغ معين لكل وحدة من البضاعة المنقولة، فلا يلتـــزم الناقل بأكثر منه ولو كانت قيمة هذه الوحدة تتجاوزه، كذلك يحـــدد الناقل مسؤوليته بنسبة معينـــة من الضرر كالنصف أو الثلث أو الربع من هذا الضرر، ويلتزم حينئذ البدء بتقدير الضرر الحقيقي قبل معرفة مقدار التعويض المحدد الذي يلتزم به الناقل(2).

ومن المؤكد فقها وقضاءا أن شروط الاتفاقية التي يكتفي فيها الناقل بتحديد مسؤوليته صحيحة باعتبارها شروطا جزائية تتفق مع القواعد العامة في القانون المدني، حيث نصت **المادة 189 من القانون المدني** على ما يلي « **يجوز للمتعاقدين أن يحددا مقدما قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في الاتفاق اللاحق، وتطبق في هذه الحالة أحكام المواد 176 إلى 181** ».

---

(1) يلاحظ أن المادة 52 من القانون التجاري لم تجز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الغش والخطأ الجسيم الذي يقع من أحد تابعيه، في حين أجازت المادة 178 من القانون المدني ذلك، وفي هذه الحالة يعمل بالنص التجاري تطبيقا لمبدأ القائل بأن القاعدة الخاصة تقيد القاعدة العامة.

(2) عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية، المرجع السابق، ص:320.

غير أنه يشترط لتحديد مسؤولية الناقل ما يلي:

أ/ أن يتم الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في حالة ضياع البضاعة أو تلفها فقط، أما في حالة التأخير فيجوز الاتفاق على إعفاء الناقل إعفاء كليا أو جزئيا.

ب/ أن لا يكون التعويض وهميا، فإذا اتفق الناقل مع المرسل على تحديد مسؤوليته بمبلغ يقل كثيرا عن قيمة البضاعة، فلا يعتد بهذا الاتفاق لأن التعويض المتفق عليه يتناسب مع الضرر الذي لحق بالمرسل إليه، ويلتزم الناقل بالتعويض المناسب للضرر الحقيقي، الذي يقدره قاضي الموضوع.

ج/ ألا يكون التلف أو الضياع الذي لحق بالبضاعة راجعا إلى الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم الصادر من الناقل أو أحد تابعيه، فإذا كان الضياع أو التلف سبب الخطأ العمدي أو الجسيم من جانبه أو من جانب أحد تابعيه فيلتزم بدفع التعويض المناسب للضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه، لأنه لا يجوز له تحديد مسئوليته في حالة الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم صادر منه أو من أحد تابعيه طبقا لنص **الفقرة الأولى من المادة 52** السالفة الذكر.

د/ أن يلحق بالمرسل أو المرسل إليه ضرر، فإذا أثبت الناقل أن المرسل أو المرسل إليه لم يلحقه أي ضرر كأن يثبت أن البضاعة قد وصلت سليمة في الميعاد المتفق عليه، ففي هذه الحالة لا يستحق التعويض المتفق عليه.

ه/ أن لا يكون الضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه يقل عن مقدار التعويض الاتفاقي، فإذا كان أقل منه فلا يستحق المرسل أو المرسل إليه كل المبلغ المتفق عليه، بل يستحق مقدار ما لحقه من ضرر؛ بمعنى أخر يجوز للقاضي إنقاص مقدار التعويض الاتفاقي حتى يكون معادلا لقيمة الضرر، أما إذا تجاوزت قيمة الضرر مقدار التعويض الاتفاقي، فلا يجوز للمرسل أو المرسل إليه أن يطالب بأكثر من هذه القيمة إلا إذا أثبت صدور غش أو الخطأ العمدي أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من أحد تابعيه، وحينئذ يلتزم الناقل بتعويض الضرر كاملا.

و نلاحظ أخيرا أنه علاوة على الشروط السالفة الذكر يجب أن يكون شرط تحديد المسئولية مكتوبا وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان عقد النقل محررا على نموذج مطبوع، يجب أن يكون هذا الشرط واضحا ومكتوبا بكيفية تسترعي الانتباه، و إلا جاز للمحكمة اعتباره كأن لم يكن، وعليه إذا كان شرط تحديد المسؤولية عن الضياع أو التلف مكتوبا في مستند النقل بصورة واضحة ودقيقة لا يحمل أي شك في مقدار التعويض الاتفاقي عن الضياع أو التلف، وجب على محكمة الحكم على الناقل بالتعويض المتفق عليه، وعلى هذا الأساس قضت المحكمة العليا في قرارها رقم:30914 الصادر بتاريخ:1983/03/16 بأن « **مطابقة الشـــرط لمقتضيات المـــادة 52 من القانـــون التجاري تحـــول والقضاء على التعويض يتجـــاوز الحد الأقصى المتفـــق عليه** »[2].

---

(1) عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية، المرجع السابق، ص:320.

(2) المجلة القضائية، العدد. 2، 1989، ص:39.

المبحـــث الثاني

دعوى مسؤوليـــة الناقـــل.

سبق أن بينا أن مسؤولية الناقل تتحقق متى ضاعت البضاعة المنقولة، أو تلفت أو تأخر الناقل في توصيلها إلى المرسل إليه عن الموعد المحدد. ولكي يأخذ المرسل أو المرسل إليه تعويضا عن الضرر الذي لحق به، لابد أن يلجأ إلى القضاء وذلك برفعه دعوى على الناقل يطالب فيها الحكم له بالتعويض، وتعتبر دعوى المسؤولية على الناقل أهم الدعاوى التي تنشأ عن عقد النقل البري نظرا لكثرة ما يرفع منها أمام القضاء، ودراستنا لهذه الدعوى تقتضي منا أن نتطرق في المطلب الأول إلى الأحكام العامة التي تحكمها، وفي المطلب الثاني إلى أسباب سقوط هذه الدعوى.

المطلـــب الأول

الأحكام العامة لدعوى مسؤولية الناقل.

تخضع دعوى المسؤولية على الناقل لذات القواعد التي تسري على دعاوى المسؤولية التعاقدية. وسنتكلم في هذا المطلب عن الاختصاص القضائي أولا، ثم عن صاحب الحق في الدعوى ثانيا، ثم عن تقدير التعويض ثالثا.

1- الاختصاص القضائـــي.

الاختصاص القضائي نوعان؛ اختصاص نوعي و اختصاص محلي. فعن الاختصاص النوعي فتتولى المحكمة الابتدائية الفصل في دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل باعتبارها صاحبة للولاية العامة للفصل في منازعات القانون الخاص، و هذا ما يستفاد من نص **من المادة 01 من قانون الإجراءات المدنية** التي نصت على أن « **...المحاكم هي الجهات القضائية الخاصة بالقانون العام.**

و هي تفصل في جميع القضايا المدنية و التجارية أو دعاوى الشركات التي تختص بها محليا....»[1] .

و يلاحظ أنه إذا كان المدعي على الناقل تاجرا فيرفع دعواه أمام القسم التجاري، أما إذا كان غـــير تاجر فله الخيار بين رفعها أمام القسم المدني أو القسم التجاري[2].

أما عن الاختصاص المحلي فللمدعي على الناقل الخيار بين رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن الناقل، أو المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مكان التسليم الفعلي للبضاعة، وهذا ما نصت **المادة 9 من قانون الإجراءات المدنية** بقولها « **يجوز أن يرفع الطلب إما إلى المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها، موطن المدعى عليه، أو مسكنه، و إما إلى الجهة القضائية المذكورة أدناه،.....:**

_ وفي دعاوى التجاريـــة، غير الإفلاس و التسوية القضائيـــة، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائـــرة

(1) يلاحظ وقوع المشرع في خطأ مصطلح " ACTIONS SOCIALES" ب" دعاوى الشركات" و الترجمة الصحيحة هي" الدعاوى الاجتماعية "، محمد الطلب يعقوبي: قانون الإجراءات المدنية، قصر الكتاب، البليدة- الجزائر، 2000، ص:15.

(2) فرحة زراوي صالح: المرجع السابق، ص:146.

اختصاصها الوعد وتسليم البضاعة، أو الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها ».

و يجوز للأطراف الاتفاق على تحديد جهة قضائية تتولى الفصل في المنازعات المتعلقة بعقد النقل البري للبضائع، وذلك بإدراج شرط فيه يسمى شرط الاختصاص المحلي، وهذا ما نصت عليه **الفقرة الأولى من المادة 28 من قانون الإجراءات المدنية،** بقولها « **يجوز لطرفي الخصومة دائما الحضور بإختيارهما أمام القاضي حتى ولو لم يكن مختصا محليا بنظر الدعوى ».**

2- صاحب الحق في الدعوى.

يثبت الحق في الدعوى على الناقل للمرسل أو المرسل إليه، فالمرسل له الحق في رفـــع الدعوى لأنه طرف في العقد، فإذا أخل الناقل بالالتزامات الناشئة عن العقد فيكون للمرسل إما أن يطالبه بتنفيذ التزاماته أو يطالبه بالتعويـــض. و لقد أكدت محكمـــة النقض الفرنسية ذلك في قرارها الصادر بتاريخ: 1990/02/20، بقولهـــا « **إن المرسل له حق رفع دعوى ضد الناقل وكذلك ضد الناقلين المتعاقبين... »**[1].

و تثبت صفة المرسل للشخص الذي يظهر ا سمه في خانة المرسل على مستند النقل إلى غايـــة إثبات العكس، ويبقى المرسل يحتفظ بحقه في الإدعاء ضد الناقل حتى في حالة إبرام العقد من طرف الوكيل بالعمولة بالنقل حتى و لو لم يذكر اسمه في هذه الحالة على تذكرة النقل.

و يتقرر حق الإدعاء للمرسل كذلك إذا أبرم العقد بوساطة وكيل عنه أظهر صفته هذه للناقل عند إبرام العقد أو كان هذا الأخير يعلم أنه لا يتعاقد مع المرسل الحقيقي وإنما مع وكيل عنه[2].

أما المرسل إليه فيحق له رفع الدعوى ضد الناقل وضد كل من ينوب عنه، إذا استلم البضاعة، لأن استلامه للبضاعة دليل على قبوله العقد، أما إذا رفض استلام البضاعة فإنه يبقى طرفا أجنبيا عن العقد، وبالتالي لا يحق له الإدعاء ضد الناقل إلا إذا كان رفضه مبررا بسبب له علاقة بعمل الناقل، ففي هذه الحالة لا يرفض العقد في حد ذاته، وإنما يرفض فقط البضاعة محل العقد وبالتالي يستطيع إذن الإدعاء ضد الناقل[3].

و تثبت صفة المرسل إليه للشخص الذي يظهر اسمه في خانة المرسل إليه على مستند النقل، غير أنه إذا لم يظهر اسمه على مستند النقل بهذه الصفة فإنه لا يفقد حقه في الإدعاء ضد الناقل.

2- تـــقدير التعويـــض.

متى ثبتت مسؤولية الناقل فإنه يلتزم بتعويض المضرور عما لحقه من خسارة وما فاته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالتزامه أو لتأخره في الوفاء به، ما لم ينص العقد أو القانون على طريقة معينة لتقدير مبلغ التعويض، طبقا لنص **الفقرة الأولى من المادة 182 من القانون المدني.**

---

(1) BARTHÉLÉMY MARCADAL : O.P.CIT, P:39 .

(2) L'INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS : O.P.CIT, P:143.

(3) BARTHÉLÉMY MARCADAL : DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET AÉRIENS DALLOZ, 1996, P: 139.

و لما كانت مسؤولية الناقل من قبيل المسؤولية التعاقدية، فإنه لا يسأل إلا عن تعويض الضرر المتوقع وقت التعاقد، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل، فإنه يكون مسؤولا عن تعويض كل الضرر سواء كان متوقعا وقت التعاقد أو لم يكن متوقعا [1]، و هذا ما نصت عليه **الفقرة الثانية من المادة 182 من القانون المدني.**

فلو نقلت بضاعة ثمينة في طرود على أنها بضاعة عادية، فلا يسأل الناقل في حالة ضياعها أو نقص هذه البضائع لأنه لم يكن يتوقع ذلك، ما لم يكن المرسل قد لفت نظره إلى نوع البضاعة إذ يكون الضرر متوقعا في هذه الحالة، وما لم يكن الناقل قد ارتكب غشا أو خطأ جسيما [2].

و تقدر المحكمة التعويض في حالة ضياع البضائع أو هلاكها على أساس القيمة الحقيقيـــة للبضاعة وقت وصولها في مكان الوصول، ولكن قد تكون هذه القيمة مذكورة في العقد، ففي هذه الحالة لا تكون حجة على الناقل الذي يكون له الحق في مناقشتها وإثبات أن قيمة البضاعة أقل من القيمة الواردة في مستند النقل بكافة طرق الإثبات[3]. أما إذا لم تكن مذكورة فإن المحكمة تقدر هـــذه القيمة ولها أن تستعين في ذلك برأي الخبراء، والبيانات المدونة في مستند النقل[4].

أما في حالة تلف البضاعة فتقدر المحكمة التعويض على أساس الفرق بين قيمة البضاعة التالفة في مكان الوصول وقيمتها فيما لو وصلت سليمة [5].

أما في حالة تأخر الناقل عن توصيل البضاعة في الموعد المتفق عليه أو الميعاد المعقول حسب العرف، فلها الحرية في تقدير التعويض آخذة بعين الاعتبار كل الظروف الملابسة، كما هو الحال مثلا إذا تأخر الناقل عن توصيل البضاعة عن تاريخ معين حدده له المرسل وكان المرسل يرغب في استلام المرسل إليه البضاعة في ذلك التاريخ، حتى يتمكن المرسل إليه من بيع البضاعة في مناسبة معينة كالعيد مثلا، فعلى المحكمة أن تضع في اعتبارها ذلك عند تقدير التعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير.

و لا يجوز للمضرور في حالة الضياع الكلي أن يجمع بين التعويض عن هذا الضياع، والتعويض عـــن التأخير مراعاة لمصلحة الناقل حتى لا يثرى المضرور على حسابه، وبالتالي فالمضرور مخير بين التعويض الكلي فقط أو التعويض عن التأخير فقط. و لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتعويض عن التأخير في حالة الضياع

(1) BARTHÉLÉMY MARCADAL : DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET AÉRIENS, O.P.CIT, P:139.

(2) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:501.

(3) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:339.

(4) مصطفى علي البارودي: المرجع السابق، ص:574.

(5) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:427.

الجزئي إلا بالنسبة إلى الجزء الذي لم يضيع، ولا يجوز أن يزيد التعويض الذي تقضي به على ما يستحق في حالة الضياع الكلي للبضاعة [1].

و يجوز لطالب التعويض أن يتخلى للناقل عن البضاعة مقابل الحصول على تعويض يقدر على أساس ضياع البضاعة كليا في حالة تلف البضاعة أو تأخر وصولها، بحيث لم تعد صالحة للغرض منها وتثبت مسؤولية الناقل عن التلف و التأخير[2].

و قد يحصل أن توجد البضاعة الضائعة كليا بعد مدة من تاريخ الوفاء بالتعويض، ففي هذه الحالة على الناقل إخطار قابض التعويض بذلك ودعوته لمعاينة البضاعة، فإذا لم يحضر للمعاينة في الميعاد الذي حدده الناقل أو حضر و رفض استرداد البضاعة، جاز للناقل التصرف فيها. أما إذا طلب من قبض التعويض استرداد البضاعة وجب عليه رد ما قبضه من تعويض بعد خصم المصاريف[3].

و قد استقر الرأي الراجح في الفقه تطبقا للقواعد العامة، على أن التعويض لا يستحق إلا بعد إعذار الناقل ويجوز ذلك بكافة الطرق لأن عملية النقل بالنسبة إليه عمل تجاري [4].

المطلـــب الثاني

سقـــوط دعوى المسؤوليـــة.

حرص المشرع أثناء تنظيمه لأحكام عقد النقل البري في القانون التجاري على مصلحة أطرافه، فلقد عمل على تحقيق مصلحة المرسل أو المرسل إليه وذلك بافتراضه الخطأ في جانب الناقل، ولكن عمل أيضا على حمـــاية الناقل بحيث لم يرغب في أن تظل المسؤولية لمدة طويلة على عاتق الناقل، وخالف بذلك القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني والتي تجعل المسؤولية تبقى لمدة طويلة على كاهل من ارتكب الخطأ.

و لم يكتف المشرع بذلك، بل فتح السبيل أمام الناقل لدفع مسؤوليته إذا توافرت شروط معينة، وهدف المشرع من تحديد مدة قصيرة تسقط بمضيها مسؤولية الناقل، هو حماية الناقل لأن الناقل يقوم بعمليـــات نقل كثيرة، فإذا لم تصف الدعاوى التي ترفع عليه بسرعة فإن الأمر يختلط عليه ويضيع منه الدليل ويتعذر عليه إثبات عدم مسؤوليته. وتقتضي منا دراسة مسألة سقوط دعوى المسؤولية أن نشرح أولا سقوط دعوى مسؤولية الناقل بالدفع بعدم القبول، و ثانيا سقوطها بالتقادم.

---

(1) مراد عبد الفتاح: المرجع السابق، ص:427.

(2) مصطفى كمال طه و علي البارودي: المرجع السابق، ص:574.

(3) سميحة القليوبي: المرجع السابق، ص:504.

(4) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:243.

1- سقوط دعوى المسؤولية بالدفع بعدم القبول.

نصت على هذا الإجراء **المادة 55 من القانون التجاري** بقولها « **يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطـــل، تبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها.**

و يكون هذا الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا ثبت من الإشعار باستلام الناقل، أن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه.

و إذا طلب أحد الأطراف إجراء الخبرة المقررة في المادة 54 قبل تسلمه الشيء المنقول، أو خلال الثلاثة أيام التالية لاستلامه إياه، يكون طلبه بمثابة احتجاج ولا محل عندئذ للقيام بالإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة »[1].

يتضح من هذا النص أن للناقل أن يدفع أمام القضاء بعدم قبول الدعوى التي يرفعها عليه المرسل أو المرسل إليه، أو ممثل أحدهما إذا توافرت الشروط التالية:

أ/ أن يستلم المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص للعمل لحساب أحدهما البضاعة المنقولة استلاما فعليا، بحيث يتمكن من الكشف عليها وفحصها والتحقق من حالتها ومقدارها طبقا لما هو مبين في مستند النقل. فلا يكفي مجرد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه أو توقيعه على مستند النقل باستلام دون أن يستلمها فعلا [2].

ب/ يجب أن يكون موضوع النزاع بين الناقل والمرسل أو المرسل إليه متعلقا بالتلف أو الضياع الجزئي، لأنه في هاتين الحالتين يمكن أن تصل البضائع المنقولة إلى المرسل أو المرسل إليه، أما في حالة الضياع الكلي فلا تصل البضائع المنقولة، وبالتالي لا مجال لاشتراط شرط الاستلام لأنه مستحيل بسبب ضياع البضائع المنقولة. ولذلك يكون استخدام الدفع بعدم قبول الدعوى في حالة النزاع بسبب الضياع الجزئي أو التلف فقط، بينما تخضع الدعوى المؤسسة على الضياع الكلي أو التأخير للتقادم[3].

ج/ أن لا يحتج المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ الاستلام دون حساب أيام العطل، فقد أكدت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1992/05/12 بأن « **الاحتجاج المرسل في اليوم الرابع لتسليم الموالي ليوم عطلة مقبول** »[4].

و يتم الاحتجاج بإخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها توجه إلى الناقل وتحتوي احتجاج المرسل

---

(1) تقابل هذه المادة، المادة 105 من القانون التجاري الفرنسي و المادة 251 من القانون التجاري المصري و المادة 453 من القانون التجاري الكويتي و المادة 637 من القانون التجاري التونسي و المادة 285 من القانون التجاري العراقي.

(2) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص:193.

(3) أحمد محرز: المرجع السابق، ص:234.

(4) PHILIPPE LE TOURNEAU : O.P.CIT, P:11.

أو المرسل إليه، نتيجـــة الضياع الجزئي أو التلف الذي لحـــق بالبضائع المنقولة، و يكون الاحتجاج صحيحا في أي شكل كان و يشرط أن يتم في المهلـــة المحددة و يتم إثبات ذلك بالأشعار الخاص باستلام الناقل للاحتجاج، وهدف المشرع من عدم اشتراط شكل معين يتم فيه الاحتجاج هو تمكين المرسل أو المرسل إليه، أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما من إتمام الاحتجاج في المـــدة القصيرة التي حددها، أما إذا قـــام المرسل أو المرسل إليه بالاحتجاج في المدة المحددة، فلا يقبل من الناقل الدفع بعدم قبول الدعوى.

د/ أن لا يطلب أحد أطراف العقد إجراء الخبرة المنصوص عليها في **المادة 54 من القانون التجاري** قبل تسلم البضاعة المنقولة، أو خلال الثلاثة أيام التالية لاستلام المرسل إليه البضاعة، فإذا طلب إجراء الخبرة فلا يقبل الدفع بعدم قبول الدعوى المقدمة من الناقل، ولذلك يقوم طلب إجراء الخبرة مقام الاحتجاج من جهة نظر المشرع، بشرط أن يتم قبل تسليم البضاعة أو خلال الثلاثة أيام التالية للاستلام.

أخيرا يلاحظ أن الدفع بعدم القبول دفع موضوعي ومن النظام العام يجوز إبداؤه في أية حالة تكون عليها الدعوى ولو لأول مرة أمام الجهة الاستئنافية [1].

و لا يجوز للناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى برغم من توافر شروطه، في حالتين:

الحالة الأولى إذا أثبت أن الضياع الجزئي أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو تابعيه، والحالة الثانية إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الضياع الجزئي أو التلف[2].

2- سقوط دعوى المسؤولية بالتقادم.

تنص **المادة 61 من القانون التجاري** على ما يلي « **كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة، وتسري هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه.**

و تحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر، ولا تسري هذه المهلة إلا من يوم رفع الدعوى على المكفول »[3].

من خلال هذا النص يتبين لنا أن المشرع أخضع جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع للتقادم السنوي، سواء كانت الدعاوى التي يرفعها الناقل على المرسل أو المرسل إليه، ويطالب فيها بدفع أجرة النقل أو المصروفات الملحقة بها أو الدعاوى التي يرفعها المرسل أو المرسل إليه على الناقل، سبب تلف

(1) سعيد الجدار: المرجع السابق، ص:131.

(2) عبد الحميد الشواربي: المرجع السابق، ص:327.

(3) يقابل هذه المادة، المادة 108 من القانون التجاري الفرنسي و المادة 254 من القانون التجاري المصري، المادة 289 من القانون التجاري العراقي، المادة 652 من القانون التجاري التونسي.

أو ضياع البضائع المنقولة، أو تأخير في توصيلها عن الميعاد المتفق عليه. و عليه فمدة سنة تنطبق على جميع الدعاوى الناشئة عن العقد سواء رفضها الناقل أو المرسل أو المرسل إليه.

و قد أكدت هذا محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ:1988/11/22 بقولها « **إن التقادم السنوي لا يطبق على دعاوى المسؤولية الناشئة عن الأضرار الحاصلة قبل استلام الناقل البضاعة أو بعـــد تسليمها للمرسل إليه** »[1]. و إنما يطبق على دعاوى المسؤولية المؤسسة على عقد النقل البري وفقا لقرارها الصادر بتاريخ:1998/05/26 [2].

و قد حدد المشرع طريقة حساب مدة سنة، ففرق بين أمرين، الأول، يتمثل في حالة ضياع البضائع ضياعا كليا فيحسب مدة السنة ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضاعة المنقولة، بمعنى أخر ابتداء من اليوم المتفق عليه أو الذي حدده القانون للتسليم.

أما الأمر الثاني، فيتمثل في حالة تلف البضائع المنقولة أو تأخر الناقل في توصيلها من الموعد المتفق عليـــه أو في حالة كل مطالبة أخرى لها علاقة بتنفيذ العقد كمطالبة بدفع الأجرة أو المصروفات، ففي هذه تحسب مدة سنة من تاريخ تسليم الناقل البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو من تاريخ عرضها على المرسل إليه.

و إذا قام المدعي برفع دعوى ضد المسؤول في عقد النقل البري، فيجب عليه الاستمرار فيها، ولا يتركها للسقوط، فإن لم يجددها خلال ثلاثة أشهر من وقت رفعها، سقط حقه بعد انقضاء هذه الفترة [3].

و يلاحظ أنه لا يوجد تعارض بين نص **المادة 61 من القانون التجاري والمادة 55** الخاصة بالدفع بعدم قبول الدعوى لأن لكل منهما نطاق خاص به. فالدفع بعدم قبول الدعوى خاص بدعوى المسؤولية في حالة تلف البضائع أو ضياعها جزئيا، أما دعوى المسؤولية عن الضياع الكلي ودعوى المسؤولية عن التأخير فلا ينطبق عليها الدفع بعد قبول الدعوى، ولذلك تخضع للتقادم كما سبق القول. كما أن دعوى المسؤولية عن التلف أو الضياع الجزئي تخضع للتقادم، إذا لم يتمكن الناقل من الدفع بعدم قبول الدعوى نظرا لعدم توافر شروطـــه، كما هو الحال في قيام المرسل إليه بالاحتجاج خـــلال ثلاثة أيام من استلامـــه للبضائع المنقولـــة أو رفضه لاستلامها.

و ينقطع التقادم بأسباب الانقطاع التي حددها القواعد العامة في القانون المدني، فينقطع التقادم برفع الدعوى إلى المحكمة أو بإقرار الناقل بحق المرسل أو المرسل إليه. و يجب أن يتضمن الإقرار على اعتراف الناقل بمسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالمرسل أو المرسل إليه، فلا يكفي أن يقر بأنه قـــد لحق المرسل أو المرسل إليه ضرر، كما لا يكفي وعد الناقل ببحث شكوى المرسل إليه وتحرى حقيقة الأمر فيها [4].

---

(1) BARTHÉLÉMY MARCADAL : CONTRAT DE TRANSPORT, O.P.CIT, P:37.
(2) R.T.D. COM, N: 1, 1999, P: 182.183.

(3) أحمد محرز: المرجع السابق، ص:237.
(4) مصطفى كمال طه و علي البارودي: المرجع السابق، ص:537.

كما أن المفاوضات التي تدور بين الناقل والمرسل إليه بشأن تسويـــة التراع بينهما حول المسؤولية عن تلف البضاعة، و إن كانت تصلـــح سببا لوقـــف تقادم دعوى المسؤولية مـــتى كان يستفاد منها قيام المانـــع عن المطالبة، إلا أنها لا تصلح سببا لقطع التقادم. وهذا ما أكدته محكمة النقض المصرية في قرارها الصادر بتـــاريخ:1976/06/14 [1] .

فإذا انقطع التقادم يبدأ سريان تقادم جديد مدته نفس مدة التقادم الأصلي وهي سنة تبدأ من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع طبقا لنص **الفقرة الأولى من المادة 319 من القانون المدني**، ولكن لا يسري حكم **الفقرة الثانية من المادة 319 من القانون المدني** على التقادم المنصوص عليه في **المادة 61 من القانون التجاري**، وعليه إذا سقطت مدة التقادم فتحسب مدة سنة جديدة، أما الفقرة الثانية في المادة 319 فتجعل مدة التقادم الجديدة بعد سقوط مدة التقادم السابقة وهي خمس عشرة سنة، حيث نصت على ما يلي « **أو إذا كان الدين يتقادم بسنة و انقطع تقادمه بإقرار المدين، كانت مدة التقادم الجديدة خمس عشرة سنة** ».

و السبب في ذلك اختلاف الأساس القانوني الذي يقوم عليه التقادم السنوي في القواعد العامة عن الأساس الذي يقوم عليه التقادم السنوي الخاص بالدعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للبضائع، فالتقادم السنوي في القواعد العامة يقوم على قرينة حصول الوفاء، ولذلك يترتب على إقرار المدين زوال هذه القرينة وتسري على التقادم القاعدة الأصلية وهي خمس عشرة سنة، في حين أن التقادم دعوى المسؤولية ناشئة عن عقد النقل لا يقوم على قرينة الوفاء ولكنه يرجع إلى رغبة المشرع في سرعة تصفية المنازعات التي تنشأ عن عمليات النقل التي يقوم بها الناقل، وهذا الهدف الذي يسعى إليه المشرع لا يتغير في كل الأحوال سواء انقطع تقادم الدعوى أو لم ينقطع[2].

أما إذا صدر حكم عن المحكمة المختصة بالتعويض بصدد دعوى من الدعاوى التي أثيرت بصدد عقد النقل، البري للبضائع فإن المبلغ الذي حكم به القضاء لا يتقادم إلا بمضي خمس عشرة سنة، وذلك بمقتضى نص **الفقرة الثانية من المادة 319 من القانون المدني.**

و يترتب على التقادم سقوط دعوى المسؤولية، بحيث إذا رفع المدعي الدعوى إلى المحكمة المختصة يكون للمدعى عليه أو وكيله الدفع بسقوط الدعوى بالتقادم، أما إذا لم يدفع المدعى عليه أو وكيله بذلك فالمحكمة تنظر في الدعوى، لأنه لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقادم من تلقاء نفسها. فإذا رفعـــت الدعوى على الناقل، أو على العكس رفعت على المرسل أو المرسل إليه، فيجب على المدعي أن يتمسك بسقوط الدعوى بالتقادم، ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة كانت عليها الدعوى ولو كانت أمام المحكمة الاستئنافية، وهذا نصت عليه **المادة 321 من القانون المدني** بقولها « **لا يجوز للمحكمة أن تقضي تلقائيا بالتقادم بل يجب أن**

---

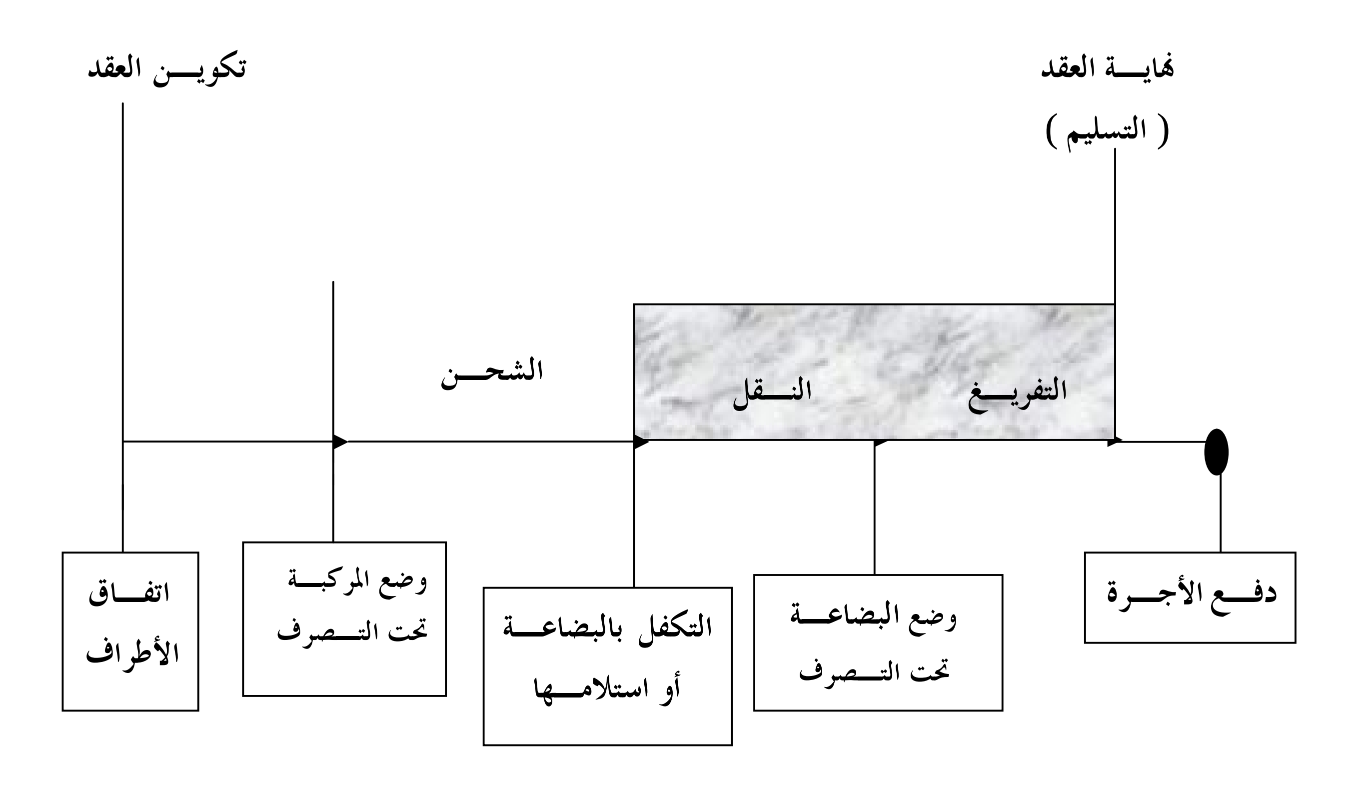
(1) أحمد حسني: قضاء النقض التجاري، منشأة المعارف، الإسكندرية – مصر، بدون ذكر سنة النشر، ص:391. 392.

(2) علي حسن يونس: المرجع السابق، ص:260.

تكون ذلك بناء على طلب المدين أو من أحد دائنيه، أو أي شخص له مصلحة فيه ولو لم يتمسك المدين به، ويجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية ».

و لا يستطيع المدعى عليه أن يتمسك بمدة التقادم القصيرة المشار إليه في **المادة 61 من القانون التجاري** وهي مدة سنة في أية دعوى تنشأ عن عقد النقل البري للبضائع أو ثلاثة أشهر في دعوى رجوع الناقل على الناقلين المتعاقبين، إذا صدر منه أو من أحد تابعيه غش أو خطأ جسيم، بمعنى خضوع الدعاوى في هذه الحالات للتقادم وفقا للقواعد العامة في القانون المدني.

و في الأخير بعد دراسة أحكام **عقد النقل البري للبضائع**، خلصنا إلى وضع **مخطط لحياته العادية** في الشكل التالي:



المكان الملون: يبين المدة المفترض فيها مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة 47 من القانون التجاري.

خاتمـــة.

يستخلص من بحث موضوع عقد النقل البري للبضائع، أنه بالرغم من التطور الكبير الذي مس المنظومة التشريعية من الاستقلال إلى يومنا هذا خاصة بعد تبني نظام اقتصاد السوق، وكذا بالرغم من أهمية الدور الذي يلعبه النقل في تحقيق الكفاءة الاقتصادية والتنمية الشاملة و المستدامة. إلا أن أحكام عقد النقل البري للبضائع بقيت على حالها منذ صدور القانون التجاري بتاريخ: 1975/09/26 . لذا ارتأينا أن نختم هذا البحث بتقديم النتائج والاقتراحات التالية:

أ- النتائج:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع توصلنا إلى النتائج الأساسية التالية:

1- عقد النقل البري للبضائع عقد مسمى، وعقد رضائي، وعقد ملزم للجانبين في الأصل، وعقد معاوضـــة، و العنصر الجوهري فيه يتمثل في عملية النقل في حد ذاتها.

2- هو عقد ذو طابع تجاري دائما بالنسبة لمقاولة النقل، وذو طابع مدني أو تجاري بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه بحسب صفته ما إذا كان شخصا مدنيا أو تاجرا وقام أو لم يقم بإبرامه لحاجات تجارته.

3- من المؤكد قانونا و فقها وقضاءا أن عقد النقل البري للبضائع يتكون باتفاق الطرفين الأصليين، فيه الناقل والمرسل وحده دون الحاجة إلى أي إجراء أخر، ويتصف إيجاب الناقل فيه بأنه إيجاب دائم وموجه للجمهور في أغلب الأحوال، أما القبول فيتخذ شكل الإذعان لشروط الإيجاب الموضوعة مسبقا من طرف الناقل في نماذج محددة تتضمن شروط تنفيذ العقد. ويعتبر رفض النقل بدون مبرر شرعي مخالفة معاقب عليها بمقتضى قانون المنافسة .

4- يتم إثبات العقد بكافة وسائل الإثبات، عملا بمبدأ حرية الإثبات في المادة التجارية إذا كان ذا طابع تجاري بالنسبة للأطراف، أما إذا كان العقد مدنيا بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه، فلا يتم الإثبات في مواجهته إلا بإتباع طرق الإثبات المدنية، ولكن جرى العرف التجاري على إثباته بمستند كتابي يدعى مستند النقل، الذي يؤدي وظائف قانونية محددة، فهو مستند إعلامي للأطراف ووسيلة للإثبات العقد وسند قابل للتداول بالطرق التجارية.

5- يرتب العقد عدة التزامات على عاتق أطرافه.

أ- فالمرسل يلتزم بتقديم البيانات الصحيحة والكافية عن البضاعة المرسلة، وعن هوية المرسل إليه، ومكان وصول البضاعة، ويسأل عن إخلاله بهذا الالتزام اتجاه الناقل والغير. ويلتزم بإعداد البضاعة للنقل بشكل يقي البضاعة من خطر الضياع أو التلف ويحمي الأشخاص القائمين على النقل ووسيلة النقل، وكذا البضائع المملوكة للغير والمنقولة مع ذات البضائع الخاصة بالمـــرسل، ويسأل عن الأضرار الناشئة عن عيوب الإعـــداد أو انعدامه إذا قبل نقل البضاعة وهو عالم بعيوب الإعداد أو انعدامه. كما يلتزم بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل

في الزمان والمكان المتفق عليهما، ويعد مسؤولا عن عدم كفاية الوثائق اللازمة لتنفيذ النقل أو عدم مطابقتها للحقيقة، غير أن الناقل مسؤول عن ضياع هذه الوثائق أو إساءة استعمالها بعد تسلمها، ويلتزم كذلك بدفع أجرة النقل والمصروفات الملحقة بها إذا تم الاتفاق على استحقاقها عند الإرسال. و إذا امتنع عن دفعها فعلى الناقل أن يدفع بعدم التنفيذ وأن يمتنع عن استلام البضاعة حتى يستوفي الأجرة والمصروفات الملحقة بها، وله كذلك الحق في فسخ العقد مع التعويض.

ب- و فيما يتعلق بالناقل فهو يلتزم أولا باستلام البضاعة، وتعد مسألة عدم الخلط بين إبرام العقد واستلام الناقل البضاعة من الأهمية بمكان لأن بدء تنفيذ العقد وافتراض مسؤولية الناقل لا يبدأ إلا من الوقت الذي يستلم فيه البضاعة، ويحق للناقل فحص البضاعة أثناء استلامها للتأكد من حالة البضاعة وصحة البيانات التي أدلى بها المرسل بشأنها. و بعد استلام البضاعة يقوم الناقل بشحنها على وسيلة النقل ما لم يتفق على خلاف ذلك، بأن يقوم المرسل بالشحن بدلا عنه. و يتمثل الالتزام الرئيسي للناقل في نقل البضاعة، ولقيام الناقل بهذه المهمة يجب أن يخصص وسيلة نقل مؤهلة للقيام بذلك، ويجب عليه إتباع الطريق المتفق عليه. و قد يضطر الناقل إلى إتباع طريق أطول بفعل القوة القاهرة، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التأخير أو الضرر الذي لحق بالبضائع محل النقل إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانبه أو من جانب أحد تابعيه.

و يحق للمرسل أثناء النقل توجيه البضاعة المنقولة، وذلك بأمر الناقل بتوجيهها إلى شخص أخر غير المرسل إليه الأصلي، أو مكان أخر غير مكان وصولها الأصلي المبين في مستند النقل، أو بأمره بوقف عملية النقل وإعادة البضاعة إليه مرة أخرى، ويظل هذا الحق ثابتا للمرسل ما دام حائزا لمستند النقل، فإذا خرج من حيازته وأصبح في حيازة المرسل إليه انتقل إليه هذا الحق.

و يلتزم الناقل كذلك أثناء نقل البضاعة بالمحافظة على سلامتها، وذلك ببذل العناية العادية في حفظها وصيانتها، والتي تكفل وصولها سالمة بالقدر اللازم لتنفيذ التزامه بالنقل. و لكنه لا يلتزم بأعمال العناية الاستثنائية التي تقتضيها طبيعة البضاعة ذاتها ما لم يوجد اتفاق أو نص قانوني يقضي بذلك.

و بعد وصول البضاعة لمكان الوصول يلتزم الناقل بتفريغها ما لم يتم الاتفاق على قيام المرسل إليه بهذه العملية، ويتحمل الناقل مصاريف التفريغ لكونها عملية ملحقة بالنقل سواء قام به هو أو المرسل إليه. وبعد تفريغ البضاعة يلتزم الناقل بتسليمها للمرسل إليه، ولتسليم أهمية قانونية بالغة لأنه يضع حدا لتنفيذ عقد النقل، ولا يشترط لصحة التسليم أن يتم في المكان والزمان المتفق عليهما فقط، بل أن يحصل لصاحب الحق في استلام البضاعة وهو المرسل إليه الشرعي أو وكيله، وهذا ما يفرض على الناقل أن يتحقق من شخصية من يتقدم إليه لاستلام البضاعة، ويقع على عاتقه عبء إثبات التسليم.

ج- و بخصوص المرسل إليه فهو يلتزم باستلام البضاعة، وإذا لم يتم الاتفاق على استلام المرسل إليه البضاعة في موطنه، فعلى الناقل أن يخطره بوصول البضاعة وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لاستلامها.

و للمرسل إليه الحق في فحص البضاعة قبل تسلمها وقبل دفع أجرة النقل والمصروفات الملحقة بها إذا تم الاتفاق على التزام المرسل إليه بدفعها عند الوصول. وفي حالة رفض المرسل إليه تسلم البضاعة فما على الناقل إلا إتباع الإجراءات التي حددتها **المادة 46 من القانون التجاري.**

و قد يتم الإرسال مقابل الدفع وهو طريقة من طرق النقل يلتزم فيها الناقـــل بتحصيل ثمن بيع البضـــاعة المرسلة وأجرة النقل من المشتري (المرسل إليه) لحساب البائع المرسل، وعدم تسليمه البضاعة إلا مقابل استيفائه المبلغ المستحق تحصيله.

و من المتفق عليه فقها وقضاءا أن للمرسل إليه حقا مباشرا قبل الناقل يستطيع بموجبه المرسل إليه أن يتمسك بكافة شروط عقد النقل في مواجهة الناقل والعكس صحيح. ولقد ظهرت عدة اتجاهات فقهية وقضائية لتفسير الأساس القانوني لهذا الحق. غير أن الفقه مجمع على القول أن الأساس القانوني الصحيح هو العرف التجاري المبني على تحقيق المصلحـــة التجارية، والعرف التجاري هـــو الذي أنشأ العلاقة المباشـــرة بين الناقل والمرسل إليه، وهو الذي حدد نطاقها، وذلك قبل أن تعرف نظريات القانون المدني التي وجدت لتفسير العلاقات القانونية ثلاثية الأطراف.

6- ومن المؤكد قانونا و فقها وقضاءا أن الناقل يتمتع بضمانات خاصة لاستيفاء أجرة النقل أو غيرها من المصاريف الملحقة بها، إذا كانت مستحقة عند الوصول. تكمن في التضامن المقرر بين المرسل والمرسل إليه لدفعها، وفي حقه في حبس البضاعة حتى يستوفي الأجرة أو المصاريف الملحقة بها، وكذا في الامتياز المقرر له على ثمن الناتج عن التنفيذ على البضاعة المنقولة بإتباع إجراءات التنفيذ على شيء مرهون رهنا تجاريا لأنها إجراءات بسيطة.

7- مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية، تقوم في حالة ضياع البضاعة المنقولة أو تلفها أو تأخر تسليمها للمرسل إليه أساسها الخطأ المفترض للناقل، وتخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في القانون المدني.

8- يعفى الناقل من المسؤولية بإثبات أن الضرر الثابت لم ينشأ بسبب خطئه أو خطأ تابعيه، وإنما كان بسبب القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة المنقولة أو خطأ المرسل أو المرسل إليه.

9- نظم المشرع مسألة المسؤولية عن ضياع البضاعة، أو تلفها، أو تأخر تسليمها للمرسل إليه في حالة النقل المتعاقب.

10- يجوز للناقل الاتفاق مع المرسل على إعفائه من المسؤولية في حالة تأخره في تسليم البضاعـــة للمرسل إليه، ولا يجوز الاتفاق على إعفائه من المسؤولية في حالة ضياع أو تلف البضاعة المنقولة، ويجوز كذلك الاتفاق على تحديدها.

11- تسقط دعوى المسؤولية على الناقل بالدفع بعدم قبولها، إذا توافرت شروطه، وبالتقادم السنوي.

ب- الاقتراحات:

بعد ما تبين لنا نقص الأحكام المنظمة لعقد النقل البري للبضائع نقترح تعديل الأتي:

1- إعادة صياغة نص **المادة 36 من القانون التجاري**، وذلك بالنص صراحة في التعريف على قيام الناقل بالنقل بوسائله الخاصة.

2- النص صراحة على أنه يمكن أن يكون للناقل عدة نماذج للعقود التي يبرمها، وإذا لم تتفق الأطراف على إتباع نموذج يتضمن شروطا خاصة انعقد العقد وفق النموذج الذي يتضمن الشروط العامة، وإذا اتفق على إتباع نموذج خاص فلا يجوز تجزئة الشروط التي يشتمل عليها.

3- تعديل نص **المادة 41 من القانون التجاري**، وذلك بالنص عل البيانات الإلزامية الواجب توافرها في مستند النقل، بصورة واضحة ودقيقة.

4- استحداث مادة تقضي بجواز طلب المرسل إيصالا موقعا من الناقل بتسلم البضاعة محل النقل، وتحدد البيانات الواجب توافرها فيه.

5- استحداث مادة تنص على حجة مستند النقل فيما ورد فيه من بيانات، وعلى من يدعى ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك.

6- استبدال مصطلح « التحزيم » الوارد في **المواد43، 44 من القانون التجاري** بمصطلح « الإعداد »، لأن هذا المصطلح الأخير أوسع من مصطلح التحزيم بحيث يشمل التحزيم، التغليف، التعبئة، التشخيص.

7- إضافة فقرة ثانية لنص **المادة 39** تقضي بأنه يعتبر قبولا ضمنيا على وجه الخصوص تسلم المرسل إليه مستند النقل أو البضاعة محل النقل أو المطالبة بتسليمها أو إصدار تعليمات بشأنها.

8- النص على التزام المرسل بتسليم البضاعة والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل للناقل، وتبيان مدى مسؤولية المرسل والناقل عنها، باستحداث مادة جديدة.

9- استحداث مادة تبين الحوادث التي تعتبر من قبيل القوة القاهرة، والتي لا تعتبـــر كذلك في عقد النقل البري، والنص على أحكام خاصة تتعلق بأثر القوة القاهرة على الإلتزام بدفع أجرة النقل.

10- استحداث مادة تنص على التزام الناقل بشحن البضاعـــة، وجواز الاتفاق على أن يتولى المرسل القيام به، وتبيان مدى مسؤولية الناقل عنه.

11- النص على وجوب إتباع الناقل الطريق المتفق عليه، وإذا لم يتم الإتفاق عليه وجب عليه إتباع أفضل الطرق لمصلحة المتعاقد معه، وتبيان مدى مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت البضاعة المنقولة بسبب تغيير الطريق المتفق عليه بفعل القوة القاهرة.

12- النص على التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة أثناء تنفيذ العقد، وتبيان التدابير الواجب القيام بها في سبيل ضمان ذلك على سبيل المثال.

13- النص صراحة على حق المرسل إليه في فحص البضاعة، وعلى وجوب قيام الناقل بتمكينه من ممارسة هذا الحق .

14- تقرير الضمانات الخاصة التي يتمتع بها الناقل في سبيل استيفاء المبالغ المستحقة له، والمتمثلة في حق حبس البضاعة وحق الامتياز على الثمن الناتج عن التنفيذ على البضاعة محل النقل بإتباع إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهنا تجاريا في مادة خاصة.

15- النص في **الفقرة الأولى من المادة 52** على وسيلة محددة على أساسها يحدد الناقل مسؤوليته عن الضياع أو التلف، وذلك بنص مثلا على نسبة معينة من الضرر كالنصف أو الثلث أو الربع.

16- النص على أحكام خاصة لتعويض المضرور في حالة ثبوت مسؤولية الناقل.

17- النص على الحالات التي لا يجوز فيها للناقل التمسك بسقوط دعوى المسؤولية المرفوعة عليه.

قـــائمة المراجـــع.

أولا: المراجع العربية:

I/ الكــتــب:

1. أحمد حسني: قضاء النقض التجاري، منشأة المعارف، الإسكندرية – مصر، بدون ذكر سنة النشر.
2. أحمد محمد محرز: العقود التجارية، الطبعة.1، دار النهضة العربية، القاهرة-مصر، 1990.
3. أحمد محمد منصور: المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الجمادات، الدار الجامعية الدولية و دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان- الأردن، 2002.
4. أحمد محرز: القانون التجاري الجزائري، الجزء.3: العقود التجاريـــة، دار النهضة العربية، بيروت- لبنان-1981 .1980
5. أكرم ياملكي: القانون التجاري، الطبعة.1، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان- الأردن، الإسكندرية- مصر، بدون ذكر سنة النشر.
6. إلياس ناصيف: موسوعة العقود المدنية والتجارية، الجزء.2.1، الطبعة.2، بدون ذكر دار النشر ومكان النشر، .1998
7. أنور العمروسي: قضاء النقض التجاري حتى عام 2000، الطبعة.1، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية- مصر، .2001
8. أسامة أحمد شتات: قانون التجار وفقا لأخر تعديلاته، دار الكتب القانونية، القاهرة- مصر، 1997.
09. جلال وفا محمدين: المبادئ العامة للقانون التجاري، الطبعة.2 ، الدار الجامعية للنشر، بيروت-لبنان، 1997.
10. هاني محمد دويدار: العقود التجارية والعمليات المصرفية، دار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية- مصر، .1990
11. حمدي باشا: القضاء التجاري، الطبعة.1، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة- الجزائر، 2000.
12. حمدي باشا: القضاء المدني، الطبعة.1، دار هومة لطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2003.
13. حسين النوري: القانون التجاري، دار الجبل للطباعة، الإسكندرية-مصر، بدون ذكر سنة النشر.
14. موسى سليمان أبو الملوح: الوجيز في القانون التجاري الجزائري: عقود التجارة، مطبعة جامعة قسنطينة، الجزائر، السنة الجامعية، 1981-1982.
15. محي الدين إسماعيل علم الدين: شرح قانون التجارة الجديد، النشر الذهبي للطباعة، القاهرة-مصر، 2001.
16. محمد الطالب يعقوبي: قانون الإجراءات المدنية، قصر الكتاب، البليدة- الجزائر، 2000.

17. منير محمد الجهيني و ممدوح محمد الجهيني: العقود التجارية طبقا للقانون رقم:1999/17، دار الفكر العربي، الإسكندرية- مصر، 2000.

18. معوض عبد التواب: المستحدث في القضاء التجاري: أحكـــام النقض في إحـــدى وعشرين عامـــا، 1974-1998، الطبعة.3، منشأة المعارف، الإسكندرية-مصر، 1997.

19. معوض عبد التواب: الموسوعة التجارية الشاملة في التعليق على قانون التجارة الجديد رقم:1999/17المعدل والمتمم بالقانونين رقم:2000/168 ورقم:2001/15، الجزء.2، الطبعة.2، بدون ذكر دار النشر ومكان النشر، 2002.

20. مصطفى كمال طه و علي البارودي: القانون التجاري: الأوراق التجارية والإفلاس والعقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، 2001.

21. مصطفى كمال طه: العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة رقم:1999/17، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية- مصر، 2002.

22. مراد منير فهيم: القانون التجاري: العقود التجارية وعمليات البنوك، منشأة المعارف، الإسكندرية-مصر1982.

23. نبيل إبراهيم سعد: الإثبات في المواد المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، بيروت-لبنان، 1995.

24. سميحة القليوبي: شرح قانون التجارة الجديد رقم:1999/17: العقود التجارية وعمليات البنوك، الطبعة.3، دار النهضة العربية، القاهرة- مصر، 2000.

25. سمير جميل حسين الفتلاوي: العقود التجارية الجزائرية، الطبعة.2، دار المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001.

26. سعيد أحمد شعلة: قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة-مصر، بدون ذكر سنة النشر.

27. سعيد الجدار: عقد البضائع في القانون التجاري الجديد رقم:1999/1، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية-مصر، بدون ذكر سنة النشر.

28. عبد الحميد الشواربي: القانون التجاري: العقود التجارية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية-مصر، 1993.

29. عبد الحميد الشواربي: الالتزامات والعقود التجارية وفقا لقانون التجارة رقم:1999/17، الجزء.2، منشأة المعارف، الإسكندرية-مصر، 2000.

30. عبد الفتاح مراد: التعليق على قانون التجارة رقم:1999/17، بدون ذكر سنة النشر.

31. عبد الرزاق السنهوري: نظرية العقد، الجزء.2.1 ، الطبعة.2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، 1998.

33. عز الدين الديناصوري و عبد الحميد الشواربي: المسئولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، بدون ذكر دار النشر، القاهرة- مصر، بدون ذكر سنة النشر.

33. علي البارودي و محمد فريد العريني: القانون التجاري، الجزء.2: العقود التجارية وعمليات البنوك وفقا لقانون التجارة رقم:1999/17، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية- مصر، 2000.

34. علي البارودي: العقود وعمليات البنوك التجارية وفقا لأحكام قانون التجارة رقم:1999/17، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية-مصر، 2001.
35. علي جمال الدين عوض: الوجيز في القانون التجاري، الجزء.1، دار النهضة العربية، القاهرة-مصر، 1975.
36. علي حسن يونس: العقود التجارية، دار الفكر العربي، القاهرة –مصر، 1970.
37. علي علي سليمان: النظرية العامة للالتزام، الطبعة.5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.
38. علي علي سليمان: دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، الطبعة.3، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994 .
39. فوزي محمد سامي: شرح القانون التجاري، الجزء.1، دار الثقافة للنشر والتوزيع ودار مكتبة الترابية، عمان-الأردن، بدون ذكر سنة النشر.
40. فرحة زراوي صالح: الكامل في القانون التجاري الجزائري، الجزء.1، الطبعة.2، ابن خلدون لنشر و التوزيع، وهران- الجزائر، 2003.
41. رضا عبيد: القانون التجاري، الطبعة.5، بدون ذكر دار النشر ومكان النشر، 1984.

II/ المجلات والمستندات:

1. المجلة القضائية، قسم المستندات والنشر، المحكمة العليا، وزارة العدل، الجزائر.
_ العدد الأول، 1989.
_ العدد الثاني، 1989.
_ العدد الثالث، 1991.
_ العدد الثاني، 1992.
2. مجلة الشرطة، العدد:18.
3. مدرية المنافسة والأسعار لولاية سطيف، مستند بعنوان: مدخل في حرية تحديد الأسعار في ظل المنافسة الحرة والقيود الواردة عليه.

III/ النصوص القانونية:

1. الأمر رقم: 75/58 المؤرخ في: 26 سبتمبر1975 يتضمن القانون المدني، ديوان المطبوعات الجامعية، وزارة العدل، الجزائر، 1986.
2. الأمر رقم: 75/59 المؤرخ في: 26 سبتمبر1975 يتضمن القانون التجاري، ديوان المطبوعات الجامعية، وزارة العدل، الجزائر، 1999.
3. القانون رقم: 89/02 المؤرخ في:1989/02/07 المتعلق بحماية المستهلك، الجريدة الرسمية، العدد:06.

4. الأمر رقم: 95/06 المؤرخ في:1995/01/25 المتعلق بالمنافسة، الجريدة الرسمية، العدد:09.

5. القانون رقم: 01/13 المؤرخ في:2001/08/08 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد:44.

6. المرسوم التنفيذي رقم: 91/195 المؤرخ في:1991/07/11 يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع، الجريدة الرسمية، العدد:27.

7. قوانين التجارة البرية للبلدان العربية، موسوعة التشريعات العربية، التجارة البرية:

_ الجزء التاسع عشر المتضمن القانون التجاري التونسي رقم:1959/129.

_ الجزء الواحد والعشرون المتضمن: _ نظام المحكمة التجارية للملكة العربية السعودية رقم:32 لسنة 1350ه.

_ القانون التجاري الأردني رقم:1966/16.

_ الجزء الثاني والعشرون المتضمن القانون التجاري السوري رقم: 1949/36.

_ الجزء الثالث والعشرون المتضمن القانون التجاري العراقي رقم: 1970/49.

_ الجزء الرابع والعشرون المتضمن القانون التجاري الكويتي رقم: 1961/02.

_ الجزء الخامس والعشرون المتضمن القانون التجاري الليبي رقم: 1976/74.

ثانيا: المراجع الفرنسية:

I/ الكتـــب:

***1**. ALFRED Jauffret : Manuel de droit commercial, 22 éme édition, éd: L.G.D.J, Paris, 1995.*

***2**. A Zahi : Droit des transports, T: 1, éd: O.P.U, Alger, 1991.*

***3**. BARTHÉLEMY Mercadal : Droit des transports terrestres et aériens, éd: DALLOZ- Paris / DELTA- Beyrouth, 2000.*

***4**. CHRISTIAN Larroumet : Droit civil, T: 3, 3 éme édition, éd: ECONOMICA- Paris / DELTA- Beyrouth, 1996.*

***5**. FRANÇOIS Collart Dulilleul et PHILIPPE Delebecque: Contrats civils et commerciaux, éd: DALLOZ, Paris, 5 éme édition, 2001.*

***6**. FRANÇOIS Peyrel : Le transport routier de marchandises, éd: GAÉTAN MORIN, Europe, 1999.*

7. *GEORGES Ripert et RENÉ Roblot : Traité de droit commrcial, éd: L.G.D.J, Paris, 1996.*

8. *L'institut de Droit International des Transports : Transport routier de marchandises, éd: FRANCIS LEFEBVER, Paris, 1997.*

9. *MARC Moingeon et Autres : Le dictionnaire du français, Hachette, éd: S.G.M.L, Alger, 1993.*

10. *PHILIPPE le Tourneau et LOÏC Cadiet : Droit des contrats, éd: DALLOZ-Paris/ DELTA-Beyroth, 1996.*

11. *PIERRE Brunat : Lamy de transport, éd: LAMY, Paris, 1998.*

12. *RENAULT Corinne Brahinsky : L'essentiel du droit des contrats, éd: GUALINO éditeur, Paris, 2000.*

13. *RENÉ Rodiere : Droit des transports terresters et aériens, éd: SIREY, Paris, 1977.*

14. *RENÉ Rodiere : Droit commercial : Contrats commerciaux -faillites, éd: SIREY, 1972.*

15. *XAVIER henry et Autres : Code civil, 4 ÉME édition, éd: DALLOZ, Paris, 2001.*

16. *YVES Chaput et Autres : Code de commerce, éd: DALLOZ, Paris, 1999.*

II/ الدوريات والمجلات:

1. *ENCYCLOPÉDIE Dalloz, éd: DALLOZ, Paris- France.*

A/ *R.P.D.CIV : Contrat de Transport, N:2, 2001.*

B/ *R.P.D.COM : Contrat de Transport, N:2, 2001.*

C/ *R.P.D.COM : Formulare, 1995.*

2. *JURISPRUDENCE Française, éd: TECHNIQUES éditeurs, Paris- France.*

A/ *TRANSPORTS Terrestres, 1807-1967.*

B/ *TRANSPORTS Terrestres, 1968-1976.*

3. *REVUE de Droit commercial et de droit économique :*

- *T : XXX, Anné 1977.*
- *N : 04 Anné 1997.*
- *N : 01 Anné 1999.*

- *N : 01 Anné 2000*.
- *N : 04 Anné 2002*.
- *N : 01 Anné 2003*.
- *N : 01 Anné 2004*.

الملاحق

الملحق رقم: (01)

أول نموذج لتذكرة النقل مستمد من المجلد العالمي

للفقيـــه « GOYOT » الصادر سنـــة 1780.

« A paris, le premier décembre 1778

Monsieur,

Â la garâce de dieu et conduite d'Alexandre Boyer, voiturier par terre de Meaux, je vous envoie trois d'étoffes de laine, marquées et numérotées, comme en marge, pesant ensemble quinze cents livres, lesquelles ayant reçues, bien conditionnées et temps dû vous lui payerer pour sa voiture, à raison de huit livres du cent pesant, comme par avis de votre très humble serviteur.

ANDRÈ.

A Monsieur George Cholet,

Marchand sur la place des Terreaux à Lyon ».

الملحق رقم: (02)

نموذج للإشعار بإرسال بضاعة مقابل دفع المبالغ المستحقة للناقل.

النموذج الأول.

MORY TEAM

Supply Chain Specialists

AVIS DE PASSAGE

CODE APPORTEUR	REF. EXPEDITION	DATE EXPEDITION

Le ______________________

à ______ h ______ mn

M. ou Mme ______________________

____

____

____

Agence de livraison

Transports MORY TEAM
Bd Pierre Piffault - B.P. 22079
72002 LE MANS CEDEX 1
Tél. 02 43 40 61 61
Fax 02 43 84 41 58 / 02 43 84 78 76
RCS 552 106 320 - APE 634 A
N° TVA FR 31 552 106 320

Cher client,

Nous nous sommes présentés, ce jour, à votre domicile pour vous livrer l'envoi ci-après :

Expéditeur : ______________________

____

____

Nombre de colis : ______________ Poids : ______________

Contre paiement de la somme de : ______________ Francs

En raison de votre absence, cet envoi a été rapporté à notre agence, où nous aurons le plaisir de le tenir à votre disposition à partir du :

____

Notre agence est ouverte du lundi de 8 h à 12 h et de 14 h à 19 h au samedi de 8 h à 11 h.

Sans réponse de votre part sous 14 jours, cet envoi sera retourné à votre fournisseur.

Restant à votre disposition, veuillez agréer, cher Client, nos sincères salutations.

الوجـــه الثانــــي للنموذج الأول.

Conformément à la loi, le refus non motivé de signature engage la responsabilité du remettant ou du destinataire qui refuse de signer.

Le donneur d'ordre répond des conséquences d'un manquement à son obligation d'information, d'une absence, insuffisance ou inexactitude de déclaration relative aux objets remis, d'une absence ou insuffisance de conditionnement, d'emballage, de marquage ou d'étiquetage.

En cas de perte ou avarie, l'expéditeur ou le destinataire doit adresser par lettre recommandée avec AR au transporteur leur protestation précise et motivée dans les 3 jours (non compris les jours fériés) de la réception de la marchandise.

En l'absence de conventions particulières et/ou d'application d'un contrat-type spécifique approuvé par décret (tel que le transport de denrées périssables sous température dirigée, le transport en citernes...), la responsabilité du transporteur ne peut excéder, pour tous dommages justifiés dont il est légalement tenu, les indemnités suivantes :

– Pour les envois de moins de 3 tonnes : 23 € (150,87 francs) par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser **750 € (4 919,68 francs) par colis perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur.**

– Pour les envois de 3 tonnes et plus : 14 € (91,83 francs) par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser, par envoi perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur, une somme supérieure au produit du poids brut de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par **2 300 € (15 087,01 francs).**

DÉFINITIONS

Envoi : la quantité de marchandises, emballage et support de charge compris, mise effectivement, au même moment, à la disposition d'un transporteur et dont le transport est demandé par un même donneur d'ordre pour un même destinataire d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique, et faisant l'objet d'un même contrat de transport.

Colis : un objet ou un ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire lors de la remise au transporteur (exemple : carton, caisse, conteneur, fardeau, roll, palette cerclée ou filmée par le donneur d'ordre, etc.) même si le contenu en est détaillé dans le document de transport.

1 euro (€) = 6,55957 francs français.

Tous litiges nés de l'exécution du contrat de transport est de la compétence exclusive des tribunaux du siège social du transporteur, même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.

الملحق رقم: (03)

نماذج عملية حديثة لتذكرة النقل.

النموذج الأول

CACHET DU TRANSPORTEUR

TRANSPORTS ROSE DES VENTS
45 Rue Edgar DEGAS
Direction CHETTOUAH A.
93600 AULNAY-SOUS-BOIS
Tel 01 48 68 31 51 - Fax 01 48 68 31 51
Port 06 10 36 26 46

LETTRE DE VOITURE Q 045401
Délivré le :
Commande n° :
Immat. TR :
Immat. SR :
Conducteur
Autres

EUROS ☐	PORT PAYE	PORT DÛ
Prix du TPT		
Taxes Diverses		
Contre Rembt		
Total H.T.		
T.V.A.		
Total T.T.C.		

NOMBRE, MARQUE ET NATURE DE LA MARCHANDISE, Poids, Volume, Mètres linéaires déclarés par l'expéditeur | MD | DP

DONNEUR D'ORDRE (nom, adresse)

INSTRUCTIONS DU TRANSPORTEUR AU(X) CONDUCTEUR(S)
Itinéraire sommaire, heure et lieu de début de mission
et prise d'ordre éventuelle en cours de mission

NOM ET ADRESSE DE L'**EXPÉDITEUR-REMETTANT** / Lieu de prise en charge
Arrivée : le ______ à ____ h. ____
Départ : le ______ à ____ h. ____
Livraison demandée le ______ à ____ h. ____

NOM ET ADRESSE DU **DESTINATAIRE** / Lieu de livraison
Arrivée : le ______ à ____ h. ____
Départ : le ______ à ____ h. ____

Prestations annexes réalisées au chargement

Prestations annexes réalisées au déchargement

NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR
Le ______
Réserves éventuelles :

NOM, CACHET ET SIGNATURE DU REMETTANT
Le ______
Réserves éventuelles :

NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR
Le ______
Réserves éventuelles :

NOM, CACHET ET SIGNATURE DU DESTINATAIRE
Le ______
Réserves éventuelles :

PALETTES Type : ☐ 80/120 ☐ 100/120 ☐ Eur/Epal ☐ autres : ____	ORIGINE DES PALETTES	CHARGÉES CHEZ L'EXPÉDITEUR	RENDUES A L'EXPÉDITEUR	LIVRÉES AU DESTINATAIRE	RENDUES PAR LE DESTINATAIRE	NON RENDUES A REPRENDRE	RESTITUTION FINALE

INFORMATIONS PRATIQUES AU VERSO

Feuillet 1 : Transporteur - Feuillet 2 : Expéditeur - Feuillet 3 : Destinataire - Feuillet 4 : Souche

MODÈLE DÉPOSÉ SETR - REPRODUCTION INTERDITE - TÉL. : 01 44 29 04 04

النموذج الثاني.

AVIS DE PASSAGE

JET SERVICES

☐ DE LIVRAISON ☐ D'ENLÈVEMENT ☐ La livraison a été effectuée contre paiement de la somme de ______ en ______

NUMÉRO DU BON DE TRANSPORT : ______

(CE NUMÉRO EST INDISPENSABLE POUR TOUT CONTACT TÉLÉPHONIQUE AVEC JET SERVICES)

OU NOMBRE DE COLIS : ______

• COLIS VENANT DE : ______

• ENLÈVEMENT DEMANDÉ PAR : ______

• Cet envoi est effectué dans le cadre des conditions générales de transport indiquées au dos et acceptées par l'expéditeur.

• MADAME, MONSIEUR, MERCI DE NOUS CONTACTER AU NUMÉRO SUIVANT :

02 43 76 47 47

Le ______	Nom du chauffeur : ______	Nom de l'expéditeur : ______
N° tournées : ______	Signature :	Signature :

L'expédition sera à votre disposition pendant 10 jours, passé ce délai, elle sera retournée par sécurité à l'expéditeur. Lors du retrait de l'expédition, le destinataire devra se munir d'une pièce d'identité.

560285

الوجه الثاني للنموذج الثاني.

EXTRAIT DES CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE.

La remise des marchandises à Jet Services ou l'une quelconque de ses filiales ("Jet Services") équivaut à l'acceptation expresse et sans réserves du texte complet des Conditions Générales de Vente de Jet Services (les "CGV"). Les envois sont acceptés en port payé. Les opérations de transport sont expressément soumises à la convention de Genève du 19.05.1956 (dite CMR) pour le transport routier international ; à la convention de Varsovie du 12.10.1929 pour le transport aérien ; et, pour les dispositions non contraires aux CGV, aux dispositions du contrat type (L.O.T.I.) pour le transport routier intérieur.

1. Envois.

Le conditionnement est de la responsabilité de l'expéditeur. L'expéditeur ne doit pas remettre à Jet Services des colis contenant notamment des matières dangereuses, denrées périssables, produits réfrigérés, objets d'art, pierres et métaux précieux, devises, appels d'offres et retours d'appels d'offres. L'expéditeur doit s'assurer également que le colis ne comporte aucun article prohibé au sens de l'article 4.1.1 de la 5ème édition de l'annexe 17 ICAO.

2. Retours de paiement.

Le retour de paiement (contre remboursement) n'est réalisé que pour les prestations effectuées sur le territoire français. Seuls les chèques simples sont acceptés (montant maximum 25.000 FRF, soit 3.811,23 Euros pour un envoi).

3. Pertes et avaries.

Lorsque la responsabilité de Jet Services est engagée, elle est limitée à la réparation du seul dommage matériel direct résultant de la perte ou de l'avarie, à l'exclusion de tous autres dommages, sans pouvoir excéder 8.33 DTS par kg sinistré pour le transport routier international, 150 FRF (soit 22,87 Euros) par kg sinistré avec un maximum de 4.500 FRF (soit 686,02 Euros) par colis sinistré pour les transports intérieurs français, 16,58 DTS par kg sinistré pour le transport aérien. L'expéditeur a la faculté de souscrire, pour les envois nationaux, une valeur déclarée qui, fixée par lui et acceptée par Jet Services avant l'expédition, élèvera les limitations d'indemnisation pour pertes ou avaries au montant de ladite valeur déclarée et entraînera le paiement d'un supplément de prix. Pour un envoi, le montant maximum de la déclaration de valeur que Jet Services accepte de prendre en compte est limitée à 50.000 FRF (soit 7.622,45 Euros).

4. Retards.

Pour les envois internationaux, les délais de livraison ne sont donnés qu'à titre indicatif et ne constituent pas un engagement contractuel. Pour les envois nationaux, l'indemnité en cas de retard est limitée au remboursement du montant du prix du transport perçu (droits, taxes et frais divers exclus).

5. Assurances complémentaires.

Jet Services se réserve le droit de refuser une assurance complémentaire.

6. Mise en cause de la responsabilité de Jet Services.

En cas de dommages subis par la marchandise, il appartient au destinataire de procéder à des réserves immédiates, significatives et écrites sur le document de transport et confirmées par lettre recommandée dans les 3 jours.

7. Attribution de juridiction.

Tout différend se rapportant à l'opération de transport sera soumis au Tribunal de Commerce de Lyon.

النموذج الثاني.

LETTRE DE VOITURE NATIONALE

FEUILLET N°1 EXPEDITEUR

EMPLACEMENT CODE BARRES

NUMÉRO 0003376

N

ETABLI LE :

DONNEUR D'ORDRE (RAISON SOCIALE, ADRESSE)

TRANSPORTEUR (RAISON SOCIALE, ADRESSE, N° SIREN)

TRANSPORTS ROSE DES VENTS
45 Rue Edgar DEGAS
Direction CHETTOUAH A.
93600 AULNAY-SOUS-BOIS
Tel 01 48 68 31 51 - Fax 01 48 68 31 51
Port 06 10 36 26 46

REFERENCES

IMMATR. TR :

IMMATR. SR :

NOM DU CONDUCTEUR :

DEPART : KM

ARRIVÉE : KM

DISTANCE KM

DÉNOMINATION, CONDITIONNEMENT, QUANTITÉ (nombre, poids brut, volume, mètres linéaires) DÉCLARÉS PAR LE DONNEUR D'ORDRE

MARCH. DANGEREUSES OUI (déclaration jointe obligatoire)

DENRÉES PÉRISSABLES OUI (état physique déclaré à préciser ci-joint)

DOCUMENTS ANNEXES ET/OU INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

MARCHANDISES

INSTRUCTIONS DU TRANSPORTEUR AU(X) CONDUCTEUR(S)

COMMANDE DU DONNEUR D'ORDRE (références, équipements spéciaux, prestations annexes demandées)

Valeur déclarée

INSTRUCTIONS

EXPÉDITEUR / Raison sociale et lieu de prise en charge effective :

DESTINATAIRE / Raison sociale et lieu de livraison effective :

ARRIVÉE : le ... à ... h | DEPART : le ... à ... h

LIVRAISON DEMANDÉE : le ... à ... h

ARRIVÉE : le ... à ... h | DEPART : le ... à ... h

PRESTATIONS ANNEXES DEMANDÉES AU CHARGEMENT :

PRESTATIONS ANNEXES DEMANDÉES AU DÉCHARGEMENT :

OBSERVATIONS OU RÉSERVES AU CHARGEMENT :

OBSERVATIONS OU RÉSERVES À LA LIVRAISON :

NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR

SIGNATURE(S) ET CACHET(S) DU REMETTANT

NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR

SIGNATURE(S) ET CACHET(S) DU DESTINATAIRE

EXECUTION

Le défaut de signature non motivé engage la responsabilité du remettant au chargement et du destinataire à la livraison

Francs FF ☐ ou Euros ☐	PORT PAYÉ	PORT DÛ
PRIX DU TPT		
DÉCLARATION VALEUR		
CONTRE REMBOURSEMENT		
TOTAL H.T.		
T.V.A.		
TOTAL T.T.C.		
DEBOURS		
TOTAL A ENCAISSER		

PRIX

PALETTES

TYPE : ☐ 80/120 ☐ 100/120 ☐ EUR/EPAL

AUTRES TYPES

SUPPORTS ☐ ROLLS ☐ BACS

AUTRES SUPPORTS

ORIGINE (NOM ET NOMBRE)

	NOMBRE
CHARGÉES CHEZ L'EXPÉDITEUR :	
RENDUES CHEZ L'EXPÉDITEUR :	
LIVRÉES AU DESTINATAIRE :	
RENDUES PAR LE DESTINATAIRE :	
À RÉCUPÉRER CHEZ LE DESTINATAIRE :	
RESTITUTION FINALE :	

PALETTES

MODÈLE DÉPOSÉ SETR - REPRODUCTION INTERDITE - TEL. 01 44 29 04 04 - INFORMATIONS PRATIQUES AU VERSO

الوجه الثاني للنموذج الثاني

Conformément à la loi, le refus non motivé de signature engage la responsabilité du remettant ou du destinataire qui refuse de signer.

Le donneur d'ordre répond des conséquences d'un manquement à son obligation d'information, d'une absence, insuffisance ou inexactitude de déclaration relative aux objets remis, d'une absence ou insuffisance de conditionnement, d'emballage, de marquage ou d'étiquetage.

En cas de perte ou avarie, l'expéditeur ou le destinataire doit adresser par lettre recommandée avec AR au transporteur leur protestation précise et motivée dans les 3 jours (non compris les jours fériés) de la réception de la marchandise.

En l'absence de conventions particulières et/ou d'application d'un contrat-type spécifique approuvé par décret (tel que le transport de denrées périssables sous température dirigée, le transport en citernes...), la responsabilité du transporteur ne peut excéder, pour tous dommages justifiés dont il est légalement tenu, les indemnités suivantes :

- Pour les envois de moins de 3 tonnes : 23 € (150,87 francs) par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser 750 € (4 919,68 francs) par colis perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur.
- Pour les envois de 3 tonnes et plus : 14 € (91,83 francs) par kilogramme de poids brut de marchandises manquantes ou avariées pour chacun des objets compris dans l'envoi, sans pouvoir dépasser, par envoi perdu, incomplet ou avarié, quels qu'en soient le poids, le volume, les dimensions, la nature ou la valeur, une somme supérieure au produit du poids brut de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 2 300 € (15 087,01 francs).

DÉFINITIONS

Envoi : la quantité de marchandises, emballage et support de charge compris, mise effectivement, au même moment, à la disposition d'un transporteur et dont le transport est demandé par un même donneur d'ordre pour un même destinataire d'un lieu de chargement unique à un lieu de déchargement unique, et faisant l'objet d'un même contrat de transport.

Colis : un objet ou un ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire lors de la remise au transporteur (exemple : carton, caisse, conteneur, fardeau, roll, palette cerclée ou filmée par le donneur d'ordre, etc.) même si le contenu en est détaillé dans le document de transport.

1 euro (€) = 6,55957 francs français.

Tous litiges nés de l'exécution du contrat de transport est de la compétence exclusive des tribunaux du siège social du transporteur, même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.

LETTRE DE VOITURE NATIONALE

FEUILLET N° 2 DESTINATAIRE

EMPLACEMENT CODE BARRES

NUMÉRO 0003376

N

ETABLIE LE :

DONNEUR D'ORDRE (RAISON SOCIALE, ADRESSE)

TRANSPORTEUR (RAISON SOCIALE, ADRESSE, N° SIREN)

REFERENCES

IMMATR. TR : ....

IMMATR. SR : ....

NOM DU CONDUCTEUR : ....

DÉPART : .... KM

ARRIVÉE : .... KM

DISTANCE .... KM

DÉNOMINATION, CONDITIONNEMENT, QUANTITÉ (nombre, poids brut, volume, mètres linéaires) **DÉCLARÉS PAR LE DONNEUR D'ORDRE**

MARCHANDISES

MARCH. DANGEREUSES OUI (déclaration jointe obligatoire)	DENRÉES PÉRISSABLES OUI (état physique déclaré à préciser ci-joint)	DOCUMENTS ANNEXES ET/OU INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

INSTRUCTIONS DU TRANSPORTEUR AU(X) CONDUCTEUR(S)

COMMANDE DU DONNEUR D'ORDRE (références, équipements spéciaux, prestations annexes demandées)

INSTRUCTIONS

Valeur déclarée ....

EXPÉDITEUR / Raison sociale et lieu de prise en charge effective :	DESTINATAIRE / Raison sociale et lieu de livraison effective :
ARRIVÉE : le .... à .... h / DÉPART : le .... à .... h	ARRIVÉE : le .... à .... h / DÉPART : le .... à .... h
LIVRAISON DEMANDÉE : le .... à .... h	
PRESTATIONS ANNEXES DEMANDÉES AU CHARGEMENT :	PRESTATIONS ANNEXES DEMANDÉES AU DÉCHARGEMENT :
OBSERVATIONS OU RÉSERVES AU CHARGEMENT :	OBSERVATIONS OU RÉSERVES À LA LIVRAISON :
NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR / SIGNATURE(S) ET CACHET(S) DU REMETTANT	NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR / SIGNATURE(S) ET CACHET(S) DU DESTINATAIRE

EXÉCUTION

Le défaut de signature non motivé engage la responsabilité du remettant au chargement et du destinataire à la livraison

Francs FF ☐ ou Euros ☐	PORT PAYÉ	PORT DÛ
PRIX DU TPT		
DÉCLARATION VALEUR		
CONTRE REMBOURSEMENT		
TOTAL H.T.		
T.V.A.		
TOTAL T.T.C.		
DEBOURS		
TOTAL A ENCAISSER		

PRIX

PALETTES

TYPE : ☐ 80/120 ☐ 100/120 ☐ EUR/EPAL

AUTRES TYPES ....

SUPPORTS ☐ ROLLS ☐ BACS

AUTRES SUPORTS ....

ORIGINE (NOM ET NOMBRE) ....

	NOMBRE
CHARGÉES CHEZ L'EXPÉDITEUR :	
RENDUES CHEZ L'EXPÉDITEUR :	
LIVRÉES AU DESTINATAIRE :	
RENDUES PAR LE DESTINATAIRE :	
À RÉCUPÉRER CHEZ LE DESTINATAIRE :	
RESTITUTION FINALE :	

PALETTES

MODÈLE DÉPOSÉ SETR - REPRODUCTION INTERDITE - TEL. 01 44 29 04 04 - INFORMATIONS PRATIQUES AU VERSO

LETTRE DE VOITURE NATIONALE

FEUILLET N° 3 TRANSPORTEUR

EMPLACEMENT CODE BARRES

NUMÉRO 0003376

N

ÉTABLIE LE :

DONNEUR D'ORDRE (RAISON SOCIALE, ADRESSE)

TRANSPORTEUR (RAISON SOCIALE, ADRESSE, N° SIREN)

RÉFÉRENCES

IMMATR. TR : ....

IMMATR. SR : ....

NOM DU CONDUCTEUR : ....

DÉPART : .... KM

ARRIVÉE : .... KM

DISTANCE .... KM

DÉNOMINATION, CONDITIONNEMENT, QUANTITÉ (nombre, poids brut, volume, mètres linéaires) **DÉCLARÉS PAR LE DONNEUR D'ORDRE**

MARCHANDISES

MARCH. DANGEREUSES OUI (déclaration jointe obligatoire)	DENRÉES PÉRISSABLES OUI (état physique déclaré à préciser ci-joint)	DOCUMENTS ANNEXES ET/OU INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

INSTRUCTIONS DU TRANSPORTEUR AU(X) CONDUCTEUR(S)

COMMANDE DU DONNEUR D'ORDRE (références, équipements spéciaux, prestations annexes demandées)

INSTRUCTIONS

Valeur déclarée ....

EXÉCUTION

EXPÉDITEUR / Raison sociale et lieu de prise en charge effective :	DESTINATAIRE / Raison sociale et lieu de livraison effective :
ARRIVÉE : le ...... à ...... h DÉPART : le ...... à ...... h	ARRIVÉE : le ...... à ...... h DÉPART : le ...... à ...... h
LIVRAISON DEMANDÉE : le ...... à ...... h	
PRESTATIONS ANNEXES DEMANDÉES AU CHARGEMENT :	PRESTATIONS ANNEXES DEMANDÉES AU DÉCHARGEMENT :
OBSERVATIONS OU RÉSERVES AU CHARGEMENT :	OBSERVATIONS OU RÉSERVES À LA LIVRAISON :

NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR	SIGNATURE(S) ET CACHET(S) DU REMETTANT	NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR	SIGNATURE(S) ET CACHET(S) DU DESTINATAIRE

Le défaut de signature non motivé engage la responsabilité du remettant au chargement et du destinataire à la livraison

Francs FF ☐ ou Euros ☐	PORT PAYÉ	PORT DÛ
PRIX DU TPT		
DÉCLARATION VALEUR		
CONTRE REMBOURSEMENT		
TOTAL H.T.		
T.V.A.		
TOTAL T.T.C.		
DEBOURS		
TOTAL A ENCAISSER		

PRIX

PALETTES

TYPE : ☐ 80/120 ☐ 100/120 ☐ EUR/EPAL

AUTRES TYPES ....

SUPPORTS ☐ ROLLS ☐ BACS

AUTRES SUPPORTS ....

	NOMBRE
CHARGÉES CHEZ L'EXPÉDITEUR :	
RENDUES CHEZ L'EXPÉDITEUR :	
LIVRÉES AU DESTINATAIRE :	
RENDUES PAR LE DESTINATAIRE :	
À RÉCUPÉRER CHEZ LE DESTINATAIRE :	
RESTITUTION FINALE :	

ORIGINE (NOM ET NOMBRE) ....

PALETTES

LETTRE DE VOITURE NATIONALE

FEUILLET N° 4 DOUBLE

EMPLACEMENT CODE BARRES

NUMÉRO 0003376

N

ETABLIE LE :

DONNEUR D'ORDRE (RAISON SOCIALE, ADRESSE)

TRANSPORTEUR (RAISON SOCIALE, ADRESSE, N° SIREN)

REFERENCES

IMMATR. TR : ....

IMMATR. SR : ....

NOM DU CONDUCTEUR : ....

DÉPART : .... KM

ARRIVÉE : .... KM

DISTANCE .... KM

DÉNOMINATION, CONDITIONNEMENT, QUANTITÉ (nombre, poids brut, volume, mètres linéaires) **DÉCLARÉS PAR LE DONNEUR D'ORDRE**

MARCHANDISES

MARCH. DANGEREUSES OUI (déclaration jointe obligatoire)	DENRÉES PÉRISSABLES OUI (état physique déclaré à préciser ci-joint)	DOCUMENTS ANNEXES ET/OU INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

INSTRUCTIONS DU TRANSPORTEUR AU(X) CONDUCTEUR(S)

INSTRUCTIONS

COMMANDE DU DONNEUR D'ORDRE (références, équipements spéciaux, prestations annexes demandées)

Valeur déclarée..................................

EXÉCUTION

EXPÉDITEUR / Raison sociale et lieu de prise en charge effective :	DESTINATAIRE / Raison sociale et lieu de livraison effective :
ARRIVÉE : le .... à .... h DÉPART : le .... à .... h	ARRIVÉE : le .... à .... h DÉPART : le .... à .... h
LIVRAISON DEMANDÉE : le .... à .... h	
PRESTATIONS ANNEXES DEMANDÉES AU CHARGEMENT :	PRESTATIONS ANNEXES DEMANDÉES AU DÉCHARGEMENT :
OBSERVATIONS OU RÉSERVES AU CHARGEMENT :	OBSERVATIONS OU RÉSERVES À LA LIVRAISON :
NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR / SIGNATURE(S) ET CACHET(S) DU REMETTANT	NOM ET SIGNATURE DU CONDUCTEUR / SIGNATURE(S) ET CACHET(S) DU DESTINATAIRE

Le défaut de signature non motivé engage la responsabilité du remettant au chargement et du destinataire à la livraison

Francs PF ☐ ou Euros ☐	PORT PAYÉ	PORT DÛ
PRIX DU TPT		
DÉCLARATION VALEUR		
CONTRE REMBOURSEMENT		
TOTAL H.T.		
T.V.A.		
TOTAL T.T.C.		
DÉBOURS		
TOTAL A ENCAISSER		

PRIX

PALETTES

TYPE : ☐ 80/120 ☐ 100/120 ☐ EUR/EPAL

AUTRES TYPES ....

SUPPORTS ☐ ROLLS ☐ BACS

AUTRES SUPPORTS ....

ORIGINE (NOM ET NOMBRE) ....

	NOMBRE
CHARGÉES CHEZ L'EXPÉDITEUR :	
RENDUES CHEZ L'EXPÉDITEUR :	
LIVRÉES AU DESTINATAIRE :	
RENDUES PAR LE DESTINATAIRE :	
A RÉCUPÉRER CHEZ LE DESTINATAIRE :	
RESTITUTION FINALE :	

الملحق رقم: (04)

نموذج لإيصال الإرسال في النقل عبر طرق في فرنسا.

— 8 —

EXTRAITS DE NOS CONDITIONS GÉNÉRALES DE TRANSPORT — Notre responsabilité est mise en jeu par la réception de l'objet à transporter — Sous réserve des limitations de responsabilité légales ou réglementaires et sauf déclaration de valeur, exacte et de bonne foi, par l'expéditeur avec paiement d'un droit supplémentaire, notre responsabilité est strictement limitée à la réparation du dommage matériel résultant de la perte ou de l'avarie, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts et ne peut en aucun cas excéder 60 F par kg avec un maximum de 1.000 F par colis, pièce ou unité désignée au titre de transport, perdue, avariée ou spoliée, quels qu'en soient la nature, le poids, le volume ou les dimensions. En cas de retard, et sauf déclaration d'intérêt à la livraison et paiement d'un droit supplémentaire, l'indemnité due en réparation du préjudice prouvé ne peut dépasser le montant du prix de transport. — L'expéditeur supportera seul les conséquences résultant notamment d'une absence, insuffisance ou inexactitude de déclaration relative aux objets remis, d'une absence ou insuffisance des pièces exigées pour leur circulation, comme du mauvais conditionnement ou de l'insuffisance d'emballage. Tous litiges nés de l'exécution du contrat de transport seront de la compétence exclusive des Tribunaux du siège social du transporteur même en cas d'appel en garantie ou de pluralité de défendeurs.

FICHE DE LIVRAISON

SPECIMEN

Récépissé N° 0115477

TIMBRE

(Cachet de l'Entreprise)

DÉLIVRÉ LE ....

EXPÉDITEUR : ....

DESTINATAIRE : ....

Marque	NOMBRE	NATURE DES MARCHANDISES	Poids	Valeur déclarée	PORT PAYÉ	DÉTAIL DES FRAIS	PORT DU
						Prix du Transport	
						Taxe Additionnelle	
						Taxe de c/Remb.	
						Taxe pour Débours	
						Droit de Timbre et Enreg.	
						PRIX NET Imposable	
						+ T.V.A. 17,60 % sur Prix hors Taxes (b)	
						PRIX T.T.C.	
						MONTANT du c/Remb. (a)	
						MONTANT des Déb. (a)	
						TOTAL à Recouvrer	

RÉCÉPISSÉ : valant facture en cas de paiement comptant.
pour : L'EXPÉDITEUR en PORT PAYÉ (b)
pour : LE DESTINATAIRE en PORT DU (b)

Reçu les marchandises ci-dessus en bon état d'emballage.

À ...., le ....

LE DESTINATAIRE

Réserves :

RÉCÉPISSÉ D'EXPÉDITION

TRANSPORTS ROUTIERS

الملحق رقم: (05)

صيغة رسمية لعقد النقل البري للبضائع .

الحمد والشكر لله وحده، أمام الأستاذ:.........، موثق الكائن مكتبه ب.......،..........

xxxxxxxx حضــر xxxxxxx

كل من الطرفين:

1- السيد:.......... المولود في :.......... حسب نسخة من شهادة الميلاد رقــم....، العنــوان:.....
الحامل:.......... الصادرة عن:.......... من جنسية.......... بصفته الشخصية (أو الممثل القــانوني لشركة.......... أو مؤسسة.......... نقل البضائع بالشاحنات والكائنة مقرها بحــي..........
ولاية...........

نــاقل (طرف أول).

2- السيد:.......... المولود في:.......... حسب نسخة من شهادة ميلاد رقم....، العنوان:.....
الحامل:.......... الصادرة عن:.......... من جنسية.......... بصفته الشخصية (أو الممثل القانوني لشركة..........أو........أو مؤسسة.........)

المرسل(طرف ثاني).

واتفق الطرفان المتعاقدان وبرضاء صحيح على مايلي:

المادة الأولى:

عهد الطرف الثاني بصفته.......... إلي الطرف الأول بصفته متعهد النقل.......... ، مهمة قيامه والتزامه بنقل البضائع، المتمثلة في....... ، والبالغ عددها....... ، والمقدر وزنها ب....... ، وتبلغ قيمة الوحدة منها مبلغ....... دينار(يدمج أي بيان يفيد في تعيين ذاتية البضاعة وتحديد قيمتها)، من حي..... بمدينة...... إلي حي.......... بمدينة......، و تسليمها للسيد:......(المرسل إليه)، بواسطة وســائل النقل التابعة للطرف الأول الذي يقر باستلامها بالمواصفات المذكورة أعلاه.

المادة الثانية:

من المتفق عليه بين الطرفين أن أجرة نقل البضائع التي قدرت حمولتها ب......... طنا هي مبلغ..... دينار، أو هي جزافا مبلغ .... دينار، وفقا للمسموح به من مصالح المرور وطبقا للقوانين واللوائح المعمول

بها، و تدفع مقدما أو عند توصيل البضائع بموجب إيصال صادر من الطرف الأول، أو تم الاتفـــاق على تسديد جزء منها عند التوقيع على هذا العقد، و المبلغ المتبقي ومقداره..... دينار عند تسليم البضائع بتاريخ:........، وعند استلام البضائع يوقع الطرف الثاني بصفته (أو من ينوب عنه) إقرارا باســـتلامها سليمة وتامة وكاملة.

المادة الثالثة:

يسري مفعول هذا العقد لنقل واحد (أو لمدة.... ، أو لشهر، أو لسنة) على حسب الأحوال.

المادة الرابعة:

يتعهد الطرف الأول بإحضار العمال اللازمين لشحن البضائع و تفريغها ، واختيار سائق وسيلة النقل وتابعها من ذوي الخبرة والكفاءة، والصلاحية، ويكون ملتزما وحده بأجورهم بغير رجوع علي الطـــرف الثاني بشيء من مستحقاتهم.

و أن تكون وسيلة النقل بحالة سليمة وجيدة للغاية وصالحة تماما لإنجاز النقـــل في الموعـــد المحـــدد، ومستوفية لشروط الأمن، ومجهزة بالتجهيز الأتي:............

المادة الخامسة:

الطرف الأول ملتزم بموجب هذا العقد بتوصيل البضائع سالمة إلى جهة الوصول، وهو المسؤول عن أي تلف أو هلاك أو عجز ناتج عن الإهمال في حفظها أو أي حريق تتعرض له أو سرقة، أو عن التـــأخير في تسليمها للمرسل إليه و يلتزم بتعويض الضرر الذي لحق الطرف الثاني.

المادة السادسة:

يجوز للطرف الأول القيام بالتأمين على البضائع موضوع العقد ضد التلف و الحريق والسرقة والعجز والضياع طوال فترة النقل وحتى تمام التسليم.

المادة السابعة:

في حالة تعطل وسيلة النقل خلال النقل فان الناقل (الطرف الأول) يكون ملتزما بإعداد وسيلة بديلة في وقت مناسب و اتخاذ كافة الإحتياطات لضمان وصول البضائع في موعدها سليمة وكاملة، بحيـــث إذا أخل الناقل (الطرف الأول) بتنفيذ إلتزامه في هذا الشأن كان مسؤولا عن تعويض الضرر الذي يلحـــق بالبضاعة و بالطرف الثاني بسبب ذلك.

المادة الثامنة:

الطرف الأول مسؤولا عما يصيب البضائع من عجز أو تلف أو هلاك أو سرقة، سواء أكان الحادث راجعا إلى فعله أو فعل أحد عماله أو السائق أو الأشخاص التابعين له الذين يستخدمهم في تنفيذ إلتزامه، ما لم يكن الحادث ناشئا عن غش أو خطأ جسيم منسوب إلى الطرف الثاني أو من ينوب عنه.

المادة التاسعة:

إتفق الطرفان على أن يؤدي الطرف الأول (الناقل) مبلغ ....دج على سبيل التعوبض في حالـــة تلف البضائع.

كذلك يلتزم بأداء مبلغ .... دج على سبيل التعويض في حالة التأخير.

المادة العاشرة:

تختص محاكم....... بجميع أنواعها ودرجاتها بالنظر في أي نزاع حول تنفيذ هذا العقد.

المادة الحادية عشر:

لتنفيذ هذا العقد اختار كل من الطرفين التعاقدين موطنهم المذكور أعلاه.

المادة الثانية عشر:

تؤدي رسوم تسجيل هذا العقد طبقا لأحكام قانون التسجيل الجاري به العمل وقت تحريره.

إثبـــــــاتـــا لمـــا ذكـــر

حرر هذا العقد بثلاث نسخ أصلية بيد كل متعاقد واحدة منها، و النسخة الثالثة تحفظ لدى الموثق،

ووقع.......... بمكتب الموثق الموقع أدناه ـــــــ الكائن.............

وذلك بتاريخ:...................

بـــــــمحـــضر :

1- السيد:....................

المولود:........................

1- السيد:....................

المولود:......................

الشاهدان المعرفان اللذان أكدا للموثق الموقع أدناه هوية وشخصية وجنسية المتعاقدين وأهليتهما المدنية، مصرحان بمعرفتهما معرفة تامة.

و بعد تلاوة العقد وقعه الحاضرون مع الموثق.

الفــــهرس

مقدمـــة. ص: 01

الفـــصل الأول: تكوين عقد النقل البري للبضائع وإثباتـــه. ص: 05

المبحـــث الأول: تكوين عقد النقل البري للبضائع. ص: 05

المطلـــب الأول: الرضاء. ص: 05

1- وجود الرضاء. ص: 05

أولا: الإيـــجاب. ص: 06

ثانيا: القـــبول. ص: 08

ثالثا: تطابق الإيـــجاب والقبـــول. ص: 09

2- صحة الرضاء. ص: 11

أولا: الأهـــلية. ص: 11

ثانيا: عيـــوب الرضـــاء. ص: 13

المطلـــب الثاني: المـــحل. ص: 18

1- البضاعة المرسلـــة. ص: 18

2- أجرة النقـــل. ص: 20

المطلـــب الثالث: الســـبب. ص: 22

1- تـــعريف الســـبب. ص: 22

2- إثبات الســـبب. ص: 23

المبحـــث الثاني: إثبات عقد النقل البري للبضائع. ص: 24

المطلـــب الأول: مبدأ حرية إثبات عقد النقل البري للبضائع. ص: 24

1- مضمون مبدأ حرية الإثبات. ص: 24

2- وسائل إثبات عقد النقل البري للبضائع. ص: 25

أولا: السندات الرسمية والعرفية. ص: 25

ثانيا: الدفاتر التجاريـــة. ص: 27

ثالثا: الفاتـــورة. ص: 30

المطلـــب الثاني: الإثبات بمستند النقل. ص: 30

1- صور مستند النقل. ص: 31

أولا: تذكرة النقل. ص: 31

ثانيا: إيصال النقل. ص: 34
2- شكل مستند النقل و وظائفـــه. ص: 36
أولا: شكل مستند النقل. ص: 36
ثانيا: وظائف مستند النقل. ص: 36
أ/ مستند النقل مذكرة إعلامية. ص: 36
ب/ مستند النقل وسيلة إثبات. ص: 37
ج/ مستند النقل يمثل البضاعة. ص: 38
الفصـــل الثاني: أثار عقد النقل البري للبضائع. ص: 40
المبحـــث الأول: التزامات المرسل. ص: 40
المطلـــب الأول: الالتزام بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة المرسلة. ص: 40
المطلـــب الثاني: الالتزام بإعداد البضاعة للنقل. ص: 41
المطلـــب الثالث: الالتزام بتسليم البضاعة ووثائقها للناقل. ص: 45
المطلـــب الرابع: الالتزام بدفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الإرسال. ص: 46
المبحـــث الثاني: التزامات الناقل. ص: 50
المطلـــب الأول: الالتزام باستلام البضاعة وشحنها. ص: 50
المطلـــب الثاني: الالتزام بنقل البضاعة والمحافظة على سلامتها أثناء النقل. ص: 54
المطلـــب الثالث: الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه. ص: 62
المبحـــث الثالث: التزامات المرسل إليه. ص: 65
المطلـــب الأول: الالتزام باستلام البضاعة. ص: 65
المطلـــب الثاني: الالتزام بدفع أجرة ومصروفات النقل المستحقة عند الوصول. ص: 67
المطلـــب الثالث: الأساس القانوني لحق المرسل إليه المباشر اتجاه الناقل. ص: 73
الفصـــل الثالث: مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع. ص: 77
المبحـــث الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء منها. ص: 77
المطلـــب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل. ص: 77
1- حالات تحقق مسؤولية الناقل. ص: 77
2- فترة تحقق المسؤولية وطبيعتها القانونية. ص: 80
3- مسؤولية الناقل في حالة النقل المتعاقب. ص: 82
أولا: مسؤولية الناقل الأول والأخير اتجاه المرسل والمرسل إليه. ص: 83
ثانيا: مسؤولية الناقلين المتوسطين. ص: 84

أ/ مسؤولية الناقلين المتوسطين اتجاه المرسل والمرسل إليه. ص: 84

ب/ مسؤولية الناقلين المتوسطين اتجاه أول وأخر ناقل. ص: 84

المطلـــب الثاني: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية و تحديدها. ص: 84

1- حالات إعفاء الناقل من المسؤولية. ص: 84

أولا: القوة القـــاهرة. ص: 85

ثانيا: العيب الذاتي في البضاعة المنقولة. ص: 86

ثالثا: خطأ المرسل أو المرسل إليه. ص: 87

2- حالات تحديد مسؤولية الناقل. ص:88

أولا: الإعفاء الاتفاقي من مسؤولية. ص: 89

ثانيا: التحديد الاتفاقي للمسؤولية. ص: 90

المبحـــث الثاني: دعوى مسؤولية الناقل. ص: 92

المطلـــب الأول: الأحكام العامة لدعوى مسؤولية الناقل. ص: 92

1- الاختصاص القضائي. ص: 92

2- صاحب الحق في الدعوى. ص: 92

3- تقدير التـــعويض. ص: 93

المطلـــب الثاني: سقوط دعوى مسؤولية الناقل. ص: 95

1- سقوط دعوى المسؤولية بالدفع بعدم القبول. ص: 96

2- سقوط دعوى المسؤولية بالتقادم. ص: 97

خاتمـــة. ص: 101

* قائمة المراجع. ص: 106

* الملاحـــق. ص: 112

3 – باللغـــة الإنجليزيـــة:

This research deals with the study of the subject of terresterial goods' transport contract.

As the latter plays, an important role in the excution of other types of commercial contracts, such as: the sole, distribution, exportation and importation, furniture. Besides, nobody can deny the role and the contribution of the terresterial transport processes in the animation of the economic life and the launching of development. Then, the object of our study will be on the following field of enquiry.

The terresterial transport of goods from the point of sufficieng of general dispositions in the Algerian regulations (laws) comparatively to those existing in foreign regulations. This enquiry will enable us to focus on the deficit (shortage) characterizing this kind of general dispositions.

We have relied on three methods trying to answer those questions.
The first is: the descriptive method, the second is the analytic method and the third is the comparative one.

This survey includes three chapters. We have deals with the constitution of the terresterial transport contract of goods and its approval in the first chapter. And we concluded that the terresterial contract of the transport of goods was consensual, formed by the agreement of the contracting party as it is not submitted to another formalism. It proves it self according to the general regulations in writhen form, as seconds to the contracting party. However, custom (tradition) wants the contract to be proved in writhen in the form of a document of transport.

In the second chapter, we have tried to explain the effects of the terresterial transport contract of goods through the explanation of the

Obligation of each party of the contract :(the transporter, the sender and the receiver).

As for the third contract we have closely dealt with the responsability of the transporter in the contract of the terrestrial transport of goods. We have concluded that this latter is only a contract responsability since the agreement of conclusion of contract and that this one is submitted to the disposition of the responsability of the person keeping the object according to the civil code. It sexists only when there is one of the cases stared in the commercial code. And the transporter can't be exonerated of this responsability only if this latter proves the contrary clause. To conclude this enquiry, we have proceded as follows:

First we have attained a set of suggestions which we have judged useful to fill in the gaps or i.e to complete the shortage (deficit) recorded at the level of general dispositions of the contract of terresterial transport of goods.

We have also illustrated this research by a supplement, (annex) in which we have exposed different sorts of models such as: the car letter, the receipt of transport, the notarial act of contract of the terresterial transport of goods.

بسم الله الرحمان الرحيم

1- باللغـــة العربيـــة:

يتناول هذا البحث دراسة موضوع عقد النقل البري للبضائع، نظرا لما لهذا العقد مـــن دور بارز في تنفيذ غالبية العقود التجارية الأخرى لا سيما عقد البيع و عقد التصدير و ما لعمليات النقل البري للبضائع من أهمية قصوى في تنشيط الحياة الاقتصادية و ازدهارها وتحقيق التنميـــة المستدامة والأمن الاجتماعي في الدولة.

وتتمحور إشكالية بحث موضوع عقد النقل البري للبضائع حول مدى كفايـــة الأحكـــام العامة لهذا العقد في القانون الجزائري مقارنة بالقوانين الأجنبية، وبيان ما يعتريها من نقص على ضوء ما استقر عليه الفقه والقضاء الجزائري والمقارن في هذا الخصوص .

وقد اعتمدنا في محاولة الإجابة عن هذه الإشكالية على ثلاث مناهج هي: المنهج الوصفي والمنهج التحليلي والمنهج المقارن.

ومن أجل ذلك احتوت هذه المذكرة على ثلاث فصول.

تناولنا في الفصل الأول تكوين عقد النقل البري للبضائع و إثباتـــه. و خلصنا إلى عقد النقـــل البري للبضائع عقد رضائي يتكون باتفاق المتعاقدين وحده دون الحاجة لأي إجراء أخر. ويتم إثباته بكافة وسائل الإثبات إذا كان ذا طابع تجاري بالنسبة للمتعاقدين، أما إذا كـــان مـــدنيا بالنسبة لأي طرف في العقد، فلا يتم الإثبات في مواجهته إلا بإتباع طرق الإثبات المدنية، غـــير أن العرف التجاري جرى على إثباته بالكتابة في صورة مستند النقل.

و في الفصل الثاني حاولنا شرح أثار عقد النقل البري للبضائع من خلال شرح التزامـــات كل من المرسل والناقل والمرسل إليه.

أما في الفصل الثالث فـــعالجنا فيه مسؤولية الناقل في عقد النقل البري للبضائع، وخلصـــنا إلى أنها مسؤولية عقدية منذ حصول الاتفاق على إبرام العقد، وتخضع لأحكام مسؤولية حارس الشيء المنصوص عليها في القانون المدني، ولا تقوم إلا إذا توافرت حالة من حالات التي نـــص عليها القانون التجاري، ولا يعفى الناقل منها إلا إذا أثبت السبب الأجنبي المحدد على ســـبيل الحصر في القانون التجاري ولا تسقط دعوى المسؤولية على الناقل إلا بالدفع بعدم قبولهـــا إذا توافرت شروطه، أو بالتقادم السنوي.

وأخيرا ضمنا خاتمة البحث بعض الاقتراحات محاولة منا لتكملة النقص الذي يعتري النظام القانوني لعقد النقل البري للبضائع، كما دعمنا مذكرتنا هذه بملحق عرضنا فيه نماذج لكل من تذكرة النقل وإيصال النقل والصيغة التوثيقية لعقد النقل البري للبضائع.

هذا ومني الجهد ومن الله التوفيق، والسلام على من يستمعون القول فيتبعون أحسنه.

2 - باللغـــة الفرنسيـــة:

Cette recherche traite d'étude le sujet des dispositions générales concernant le contrat de transport terrestre des marchandises du fait qu'il est d'une grande importance, ainsi que son rôle essentiel dans l'exécution des autres types de contrats commerciaux tels que le contrat de vente, de distribution, de fourniture, d'exportation et d'importation...etc. De plus, personne ne peut nier le rôle et la contribution des opérations de transport terrestre dans l'animation de la vie économique et le lancement du développement, aboutissant en dernier lieu, à la prospérité et à la concrétisation de la sécurité sociale au sein de l'état.

De ce fait, comme il est annoncé dans le thème, l'objet de notre travail portera sur la problématique suivante axée sur le contrat de transport terrestre des marchandises sur le plan de la suffisance des dispositions générales dans la loi algérienne comparativement à celles existant dans d'autres lois étrangères. Cette recherche nous permettra de mettre le point sur le déficit caractérisant ce genre de dispositions générales tout en portant de ce qui a été dit par la doctrine, la jurisprudence algérienne et comparative.

Afin de répondre à toutes ces questions qui font l'objet de notre recherche, on a articulé notre travail en trois grands chapitres, faisant appel aux trois méthodes de recherche qu'on cite respectivement la méthode descriptive, analytique et comparative.

Dans le premier chapitre, on a traité d'étude la formation du contrat de transport terrestre des marchandises et sa preuve. Entre autre, on abouti au résultat suivant que ce dernier n'est qu'un contrat consensuel, se formant sous l'accord des contractants car il n'est pas soumis à un autre formalisme. IL se prouve conformément aux règles générales, par écrit à l'égard du contractant faisant acte civil, par tous moyens à l'égard du contractant faisant acte de

Commerce. Mais la coutume veut que ce contrat se prouve par écrit sous forme de document de transport.

En deuxième chapitre, on a tenté d'expliquer les effets du contrat de transport terrestre des marchandises à travers l'explication des obligations de chaque partie de contrat (Le transporteur, l'expéditeur, le destinataire).

Ce qui est du troisième chapitre, on a traité de prés la responsabilité du transporteur dans le contrat de transport terrestre des marchandises et on a abouti à la conclusion suivante que celle ci n'est qu'une responsabilité contractuelle depuis l'accord de conclusion du contrat, et que celle ci est soumise aux dispositions de responsabilité de la personne gardant l'objet selon le code civil. Elle ne peut avoir existence que s'il y a un des états cités dans le code commercial et que le transporteur ne peut être exonère de sa responsabilité sauf si ce dernier prouve la clause contraire. IL n'y aura pas d'action en péremption d'instance de responsabilité du transporteur sauf s'il y a raisons de fin de non recevoir quand la clause contraire présente ou par prescription annuelle.

Pour conclure ce mémoire, on a procédé ainsi:

Tout d'abord, on a parvenu à un ensemble de suggestions qu'on a jugé utiles afin de venir combler le vide ou disant plutôt compléter le déficit enregistré au niveau des dispositions générales du contrat de transport terrestre des marchandises.

Comme on a aussi illustré ce mémoire par une annexe dans laquelle on a exposé différentes sortes de modèles pour tels que: la lettre de voiture, le récépissé de transport et la formule notarié du contrat de transport terrestre des marchandises.